



L'ACCIDENT DU 30 AOUT 1930



Cinq jours après son mariage MERMOZ poursuit les essais du Laté 28-8. Sa voilure de 25.5 m est beaucoup trop souple. Aussi à 1000 m d'altitude, l'avion se disloque et le jeune marié doit la vie au parachute imposé par Didier DAURAT, les débris du prototype déchirent son parachute et la chute est brutale. Il est conduit à l'hôpital de Toulouse par un oncle de sa femme de passage. Il y restera peu et finit sa convalescence à l'hôtel REGINA.





30 AOUT 1930

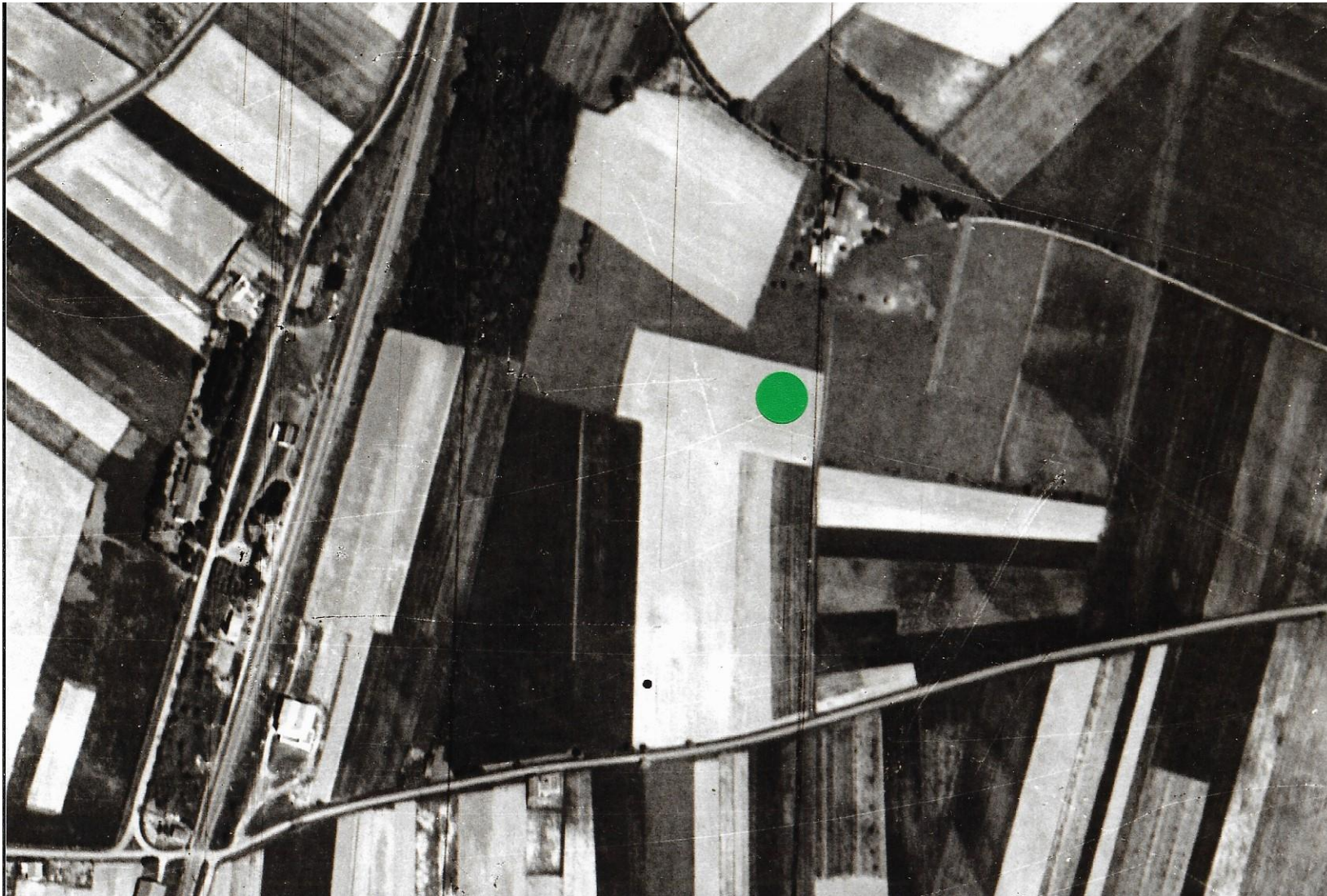


Photo offerte par
J.FORNAL

Lieu où est tombé MERMOZ en parachute et récupéré par l'oncle de sa femme.





Gir. minist. du 26 décembre 1901.

1^{re} REGION

COMPAGNIE
de la Haute Garonne.

AIRRONDISSEMENT

(1) SECTION

de Muret.

BRIGADE

de Saint-Jeulpsiac

N° de la brigade 47.

Du 30 août 1930.

PROCES-VERBAL
CONSTANT

des
circonstances sur un
accident d'avion appareil
pilote par Mermoz, légion
sans combustion et appareil
avant à la société industrielle
d'aviation Latécoère à
Toulouse, Montaudran.
2. EXPÉDITION

Voilà transmis par le chef de la section
de Muret
Commandant de
la Compagnie de la Haute Garonne
à Monsieur le Capitaine de Saint-Jean
le 2 septembre 1930.

[Signature]

Nota. - Lorsqu'il y a lieu de
donner un signalement, il est
placé à la suite du procès-verbal,
après les signatures.
L'emploi de formules imprimées
ne peut être toléré pour les contrain-
tions, arrestations en vertu de
contraintes par corps, recherches,
etc., mais seulement lorsqu'il n'y
a pas de faits particuliers à rele-
ver et sous réserve de la non-op-
position des autorités intéressées.
Il en est de même pour les ar-
restations d'insoumis et de militaires
déserteurs ou absents illéga-
lement.

Econ. Gend. Toulouse. N

GENDARMERIE NATIONALE

Art. 202 du décret sur l'organisa-
tion et le service de la gendarmerie
(1) A rayer dans les arrondisse-
ments où il n'y a pas de section.

Ce jour d'hui, trente août, mil neuf cent trente,
à dix heures trente minutes,
Nous, soussigné, **Salles** (Baptiste, Geoffroy) 46^{ans} de lois chef,
et **Lagarrique** (jeun^{er}?)
gendarme à pied, à la résidence de Saint-Jeulpsiac, département
de la Haute-Garonne, revêtus de notre uniforme et conformément
aux ordres de nos chefs, de patrouille à la résidence, avons appris
qu'un accident d'avion s'était produit sur le territoire de la
commune de Capens (Haute-Garonne). Avant notre départ, le
commandant de la brigade de Carbons (Haute-Garonne)
nous a également prévenus de cet accident et nous a déclaré
qu'il avait prévenu téléphoniquement Monsieur le chef de
l'aérodrome de Carbons Francazal (Haute-Garonne),
l'appareil accidenté appartenait à la Société Industrielle
d'aviation Latécoère, à Toulouse Montaudran.

Nous nous sommes immédiatement rendus sur les
lieux de l'accident où à notre arrivée, au hameau de la
Girouette, territoire de la dite commune, nous y avons vu
les ingénieurs de la société industrielle de l'aviation civile
Latécoère de Toulouse, qui procédaient déjà à l'enquête
technique sur les causes de cet accident. Ces ingénieurs nous
ont déclaré qu'ils avaient prévenu M. Garnie chef de la
station aérienne de Toulouse.

Nous avons invité M. Eringué, adjoint de cette commune
à faire procéder à la garde de l'appareil, ce qu'il a fait faire.

Le pilote Mermoz qui avait été blessé légèrement lors
de l'accident, après une descente en parachute, aurait été
transporté à Toulouse (on ignore l'adresse), par un de ses collègues.

Nous avons ensuite fait les constatations suivantes:
L'avion Latécoère 28-8-91° 939, inscription figurant
sur le gouvernail de l'appareil, a été découvert à 150 mètres
environ du hameau de la Girouette (côté Sud), endroit où se
trouvaient les plus gros débris de l'appareil. Le moteur se

trouvait à 120 mètres plus loin (côté Sud-Ouest). Les débris
de l'appareil se trouvaient en divers points aux alentours
de ceux précités. Tous les matériaux composant l'appareil ont
été décomposés complètement brûlés.

Nous nous sommes livrés à une enquête sur les causes de
cet accident et avons reçu les déclarations suivantes:

1° **Terognes** (François), 53 ans, propriétaire à Capens,
(Haute-Garonne), a déclaré à 13^h :

« Aujourd'hui, 30 août 1930, à 10 heures 15, me trouvant devant
la porte de mon habitation à Capens, j'ai aperçu dans les airs,
un avion qui paraissait se trouver au-dessus de la briquetterie de
Capens, il venait de la direction de Toulouse et se trouvait à 400 mètres
de hauteur environ. Le vent du sud-est soufflait faiblement. L'avion
d'avion a décrit un arc de cercle pour se diriger vers l'ouest. Tout
à coup, j'ai entendu le moteur exploser. Le vol de cet avion m'a paru
anormal. Plus suite de l'explosion du moteur, l'avion s'est détaché en
plusieurs morceaux et est tombé à terre. Avant l'accident j'ai entendu
le bruit du moteur qui était irrégulier, l'hélice paraissait tourner.
L'avion a fait sa chute dans la direction ouest du village de Capens
je n'ai pas vu les lettres ni les chiffres de cet appareil que je crois être
de la société industrielle d'aviation Latécoère à Toulouse Montaudran »

Lecture faite, persiste et signe.

2° **Eringué** (Edouard), 26 ans, cultivateur à Capens (Haute
Garonne), a déclaré à 13^h 20 :

« Aujourd'hui, 30 août 1930, vers 10 heures 15, me trouvant au
bord de la Garonne, j'ai aperçu un avion qui survolait le village
de Capens. Cet avion venait de la direction de Toulouse et paraissait
se trouver à 600 ou 700 mètres de hauteur. A ce moment soufflait
un léger vent sud-est. L'avion dont le vol ne paraissait pas
normal a pris la direction de l'ouest. J'ai vu cet avion se diviser en
plusieurs morceaux après une explosion et tomber à terre. Avant
l'explosion, le bruit du moteur paraissait anormal. J'ignore si
l'hélice tournait. L'avion est tombé en direction ouest. Je n'ai pas
vu les lettres ni les chiffres de cet avion, néanmoins j'ai appris qu'il
appartient à la société industrielle d'aviation Latécoère. J'ignore
quelles sont les causes de cet accident »

Lecture faite, persiste et signe.





3° **Mermozac** (Laurent), 64 ans, garde-champêtres de la commune de Capens (Haute-Garonne), a déclaré à 15^h 19 :

« Aujourd'hui, 30 août 1930, vers 10 heures 15, me trouvant à l'est du village de Capens, j'ai aperçu dans les airs un avion qui survolait le village précité à une hauteur de 6 à 700 mètres environ. Le moment de vent du Sud-Est soufflait faiblement et l'avion qui venait de la direction Nord s'est dirigé vers l'Ouest. Le vol paraissait anormal. Tout-à-coup j'ai entendu une forte explosion et au même instant j'ai vu cet appareil tomber à terre en plusieurs morceaux. Avant l'accident le bruit du moteur était irrégulier, l'hélice paraissait tourner. L'avion est tombé en direction Ouest. J'ai appris que cet appareil appartenait à la société industrielle Latécoère de Toulouse; mais je n'ai vu aucune inscription sur l'appareil et je ne sais pas le nom du pilote de l'appareil qui est descendu en parachute et qui a été transporté immédiatement à Toulouse, j'ignore les causes de cet accident. »

Lecture faite, persiste et signe.

4° **Bertrand** (Baptiste), 34 ans, propriétaire à Capens (Haute-Garonne), a déclaré à 14^h 25 :

« Aujourd'hui, 30 août 1930, vers 10 heures 15, me trouvant au quartier de La Girouette, territoire de la commune de Capens, j'ai aperçu un avion venant de la direction de Toulouse qui survolait le village de Capens à une hauteur de 6 à 700 mètres environ. Tout-à-coup j'ai entendu une forte détonation et aussitôt après l'appareil s'étant divisé en plusieurs morceaux est tombé à terre. Au moment de l'accident le vent du Sud-Est soufflait faiblement. Avant l'accident j'ai vu l'avion venant du Nord, se diriger vers l'Ouest. Le vol paraissait anormal car on n'entendait le bruit du moteur que par intermittence. J'ignore si l'hélice tournait. Sitôt l'accident je me suis rendu auprès de l'aviateur qui était descendu en parachute et tombé à proximité de moi et je lui ai porté secours, cet aviateur a été immédiatement transporté dans une automobile et dirigé sur Toulouse, j'ignore à quelle adresse. »

Lecture faite, persiste et signe.

5° **Darbas** (Jean-Marie), 34 ans, cultivateur à Capens (Haute-Garonne), a déclaré à 15^h 10 :

« Aujourd'hui, 30 août 1930, vers 10 heures 15, me trouvant

devant mon habitation au hameau de La Girouette, commune de Capens, j'ai vu l'avion 28-871ⁿ 939 de la société industrielle d'aviation Latécoère à Toulouse-Montaudran, se détacher en plusieurs morceaux et tomber à terre à proximité de mon habitation. Cet avion qui venait de la direction Nord se trouvait à une hauteur de 700 mètres environ et se dirigeait vers l'Ouest lorsqu'il est tombé. Le vent Sud-Est soufflait faiblement. Le vol de cet appareil paraît anormal, le moteur avait des ratés. Je n'ai pu voir si l'hélice tournait. L'avion est tombé en direction Ouest. J'ignore les personnes qui ont vu cet accident. Lors de la chute de cet avion, j'ai vu l'aviateur descendre en parachute et atterrir à 350 mètres environ de mon habitation. Je me suis aussitôt rendu auprès de lui pour lui porter secours. Cet aviateur a été légèrement contusionné au genou droit il avait également une foulure au pied droit. Avec l'aide de quelques personnes je l'ai porté au bord de la route nationale n° 125 où, quelques instants après, une de ses tantes l'a pris dans sa voiture automobile et l'a transporté à Toulouse, j'ignore à quelle adresse. C'est l'aviateur Mermozac qui conduisait cet appareil. J'ignore les causes de cet accident. »

Lecture faite, persiste et signe.

Un ingénieur de la société industrielle Latécoère a invité Monsieur le Maire de Capens à lui acheter les noms des personnes présentes à la garde de l'appareil.

A 15 heures 30, une équipe d'ouvriers de la société industrielle Latécoère de Toulouse est arrivée sur les lieux de l'accident et a procédé à l'enlèvement de l'appareil.

Pressé en trois expéditions, destinées : la première, à Monsieur le Procureur de la République, à Toulouse, la deuxième, à Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne, à cette ville et la troisième aux archives.

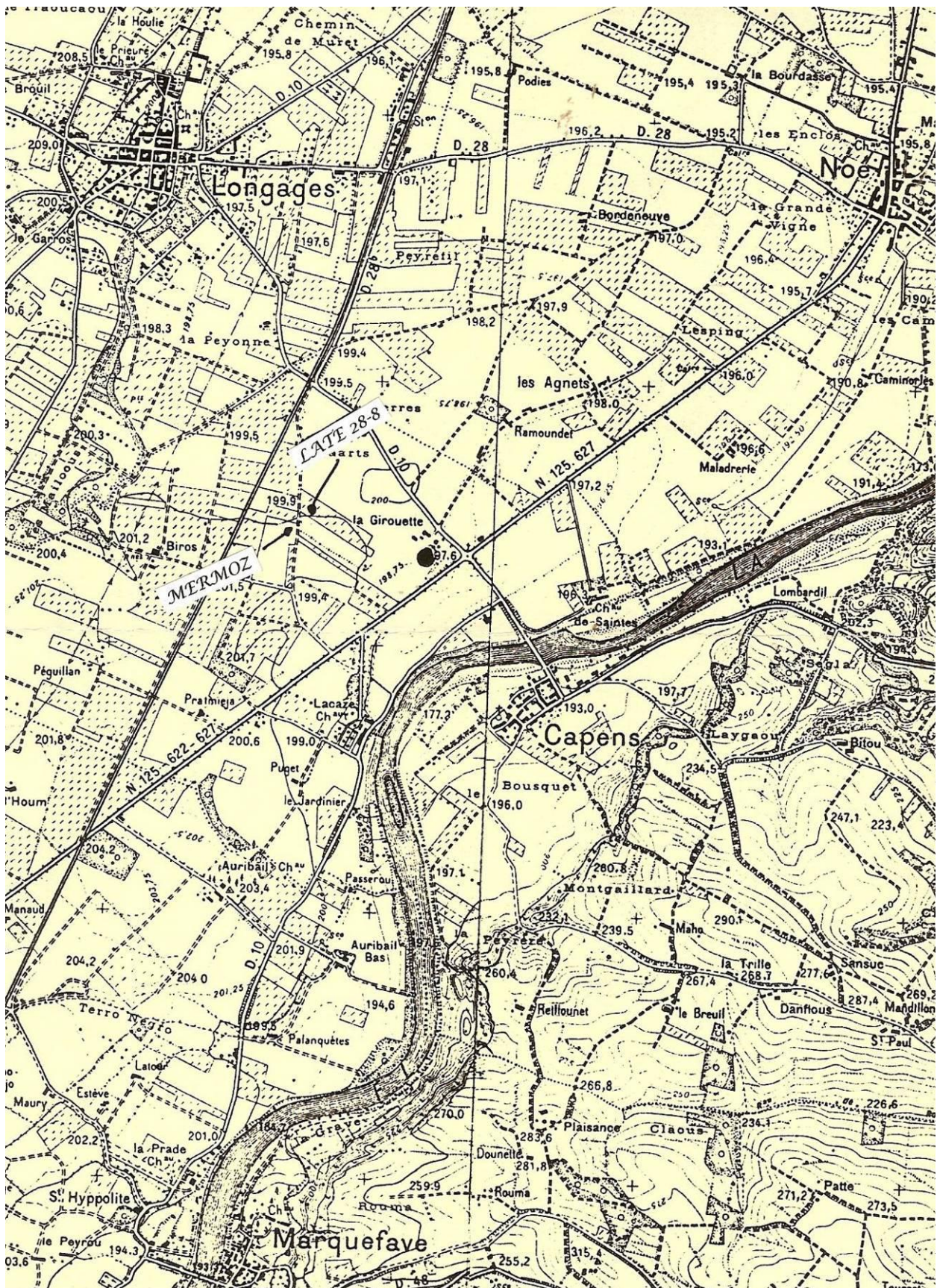
Laforêt

Summe





→ Toulouse





LETTRE A LOUIS VENAY

Jean MERMOZ

Chef Pilote de la
Cie Générale Aéropostale
route de Revel
TOULOUSE.

Le 10 Septembre 1930

Monsieur Louis VINAY

Parachutes VINAY
67 Boulevard Bessière

PARIS.

Cher Monsieur,

En réponse à votre lettre du 4 et je suis heureux de vous faire savoir que c'est au parachute VINAY que je dois la vie sauve au cours de l'accident qui m'est arrivé le 29 août.

En effet, alors que je faisais un essai avec un avion de raid en pleine charge, celui-ci se cassa en vol à 1000 m. d'altitude. - J'ai été "vidé" de l'avion, pendant qu'une aile se détachait, ainsi qu'une partie du fuselage, avec mon siège de pilote auquel était attaché la corde de déclanchement du parachute.

Nous avons fait une chute libre de 2 à 300 mètres et c'est seulement au moment où l'aile prit une position horizontale, freinant sa chute, que le déclanchement automatique put fonctionner et que mon parachute s'ouvrit.

Je tiens à vous signaler ce fait et à vous faire remarquer l'utilité du déclanchement à la main qui aurait pu être très nécessaire dans tous les cas identiques.

Les débris de l'avion tombèrent sur ~~XXXX~~ moi et déchirèrent le parachute en plusieurs endroits, sans toutefois en changer les caractéristiques et la descente se fit normalement, bien qu'un peu accélérée en raison des nombreuses déchirures.

Le résultat de cet accident m'a donné pleine et entière confiance en votre appareil et je m'empresse de vous passer commande de deux parachutes sièges, avec déclanchement à main, pour le POTEZ 36 que je viens d'acheter pour mes déplacements.

Je serai d'ici peu à Paris pour prendre livraison de mon avion et j'en profiterai pour passer vous voir et vous renouveler de vive voix mes chaleureuses félicitations et mes vifs remerciements.

Croyez, Cher Monsieur, à mes sentiments très distingués





XXII

L'AÉROPHILE, 1^{er}-15 OCTOBRE 1926

ÉTABLISSEMENTS AÉRONAUTIQUES LOUIS VINAY

67, BOULEVARD BESSIÈRES, PARIS-17^E :-: TÉLÉPHONE : MARCADET 17-02

PARACHUTES TYPE M. BLANQUIER

Equipements avec ceintures à agrafage et débouclage rapide

(Système VINAY-BLANQUIER, breveté S. G. D. G.)

homologués par le "Service Technique de l'Aéronautique" et ADOPTÉS universellement par tous les As



Equipement sac dorsal avec ceinture-corsset à bouclage et débouclage rapide (vue de dos).

Equipement sac siège avec ceinture-corsset à bouclage et débouclage rapide.

BALLONS D'OBSERVATION  SPHÉRIQUES POUR TOURISME, PUBLICITÉ, ETC...
BALLONS CAPTIFS  CEINTURES, VÊTEMENTS DE BORD, types "BORÉAL" & "SALAMANDRE"

Fournisseur du Gouvernement français et des principaux constructeurs d'avions du monde entier





UN AVION EN COMMUN



Le 13 octobre 1930, De MARTINOFF prend livraison aux Usines POTEZ à Méaulte de l'avion De tourisme acheté avec Jean MERMOZ.



Le POTEZ 36, avion aux qualités de sécurité de vol sensationnelles.



Monsieur le Directeur
 du BUREAU VERITAS
 31 Rue Henri Rochefort
P A R I S

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de vouloir bien me délivrer le certificat de Navigabilité pour Avion de Tourisme, prévu par décret du 8 Juillet 1920, pour l'aéronef ci-dessous :

Désignation de l'aéronef : Avion de Tourisme
 Type : POTEZ 36-I4
 Numéro de fabrication : 2044 F- A L A M
 Lieu et année de fabrication : Méaulte (Somme) 1930
 Nom, raison sociale et domicile du Constructeur : Société des Aéroplanes H. POTEZ à Méaulte (Somme)

Contenance des réservoirs
 Essence : 110 litres
 Huile : 10 litres
 Nombre de places : deux

MOTEUR
 Marque : RENAULT
 Type : 4 P6
 Puissance : 95 CV
 Nombre : un
 Numéro : 73

PARIS, le 13 Octobre 1930

Mermoz

Monsieur MERMOZ
~~42 Rue Vanneau à PARIS~~

*Campagnie Aéropostale
 Route de Revel
 Toulouse*





P

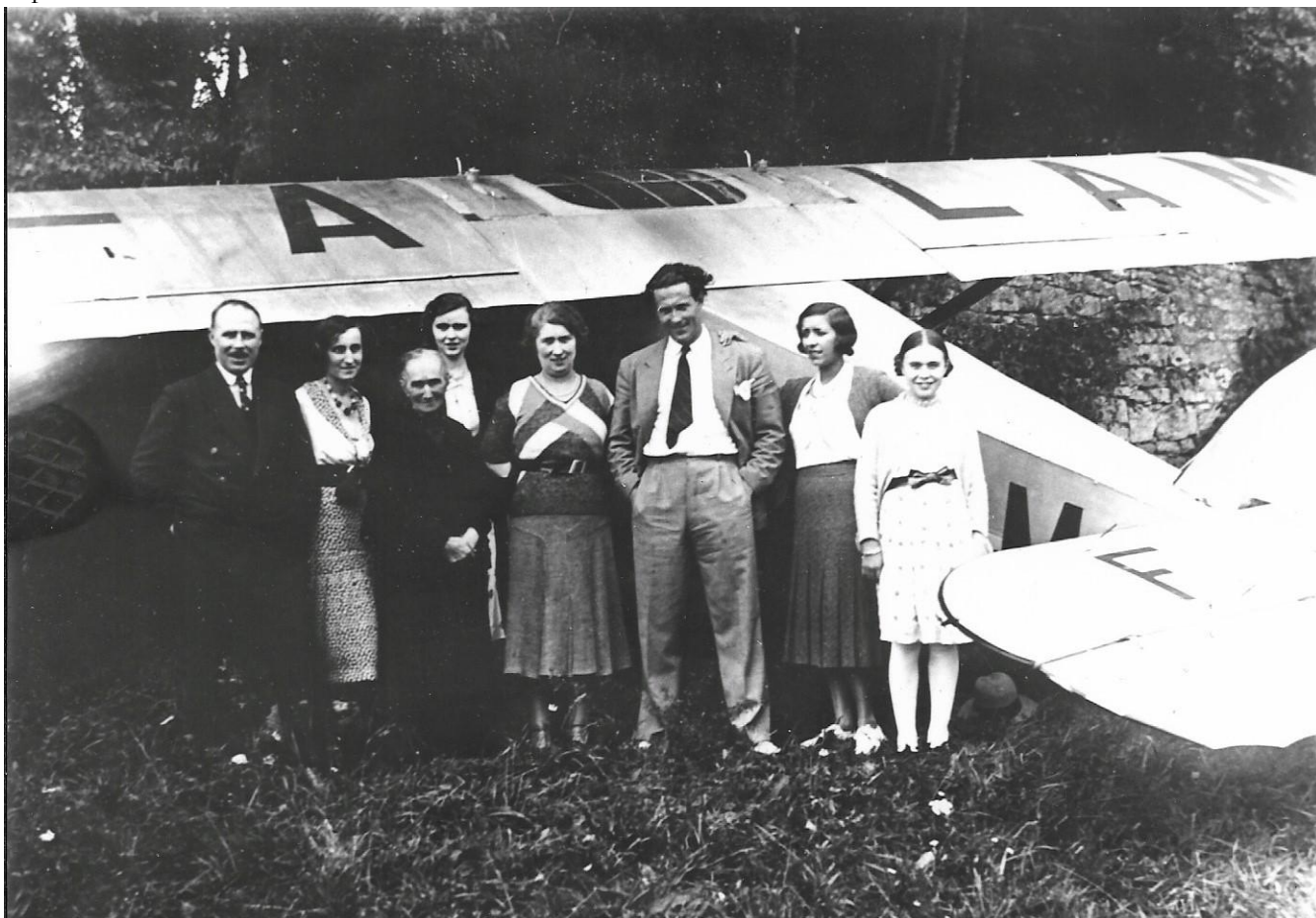


Photo X, vente sur offres SINAIS n°72

A gauche Jacques de SAINT PIERRE et sa famille, à droite de MERMOZ, sa maman, à sa gauche sa femme, la fillette ?.

Au château de Besse, J.MERMOZ avec sa mère et sa femme sont venus rendre visite à la famille de SAINT PIERRE, avec son avion personnel.

Potez 36 F-ALAM, construit en 1930, moteur Renault 95 ch, ancien propriétaire Mr VAULOT. 5I(info Mr COLLOT).



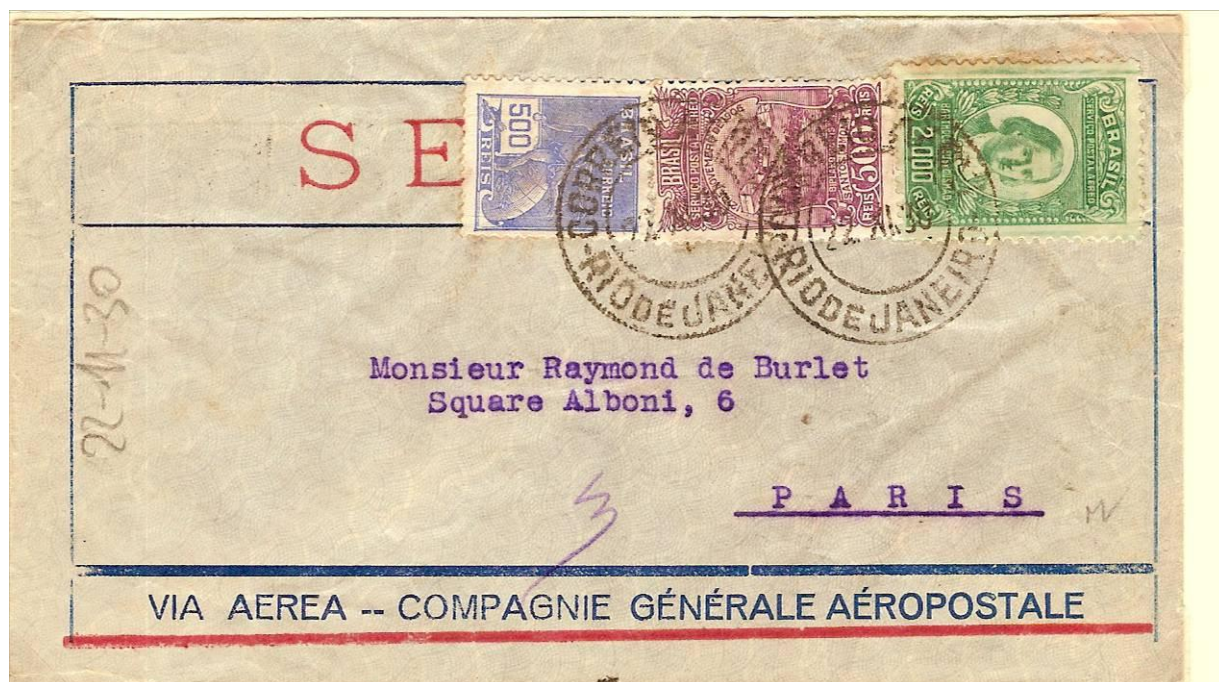


VOL DU 22 NOVEMBRE 1930 SANTIAGO DU CHILI VIA TOULOUSE

Le trajet SANTIAGO via Rio de JANEIRO est fait par le pilote BARBIER, sur Laté 26 n° 663 F-AILL

Le mauvais temps, l'oblige de faire un atterrissage forcé sur la plage de Maressa entre SANTOS et RIO.

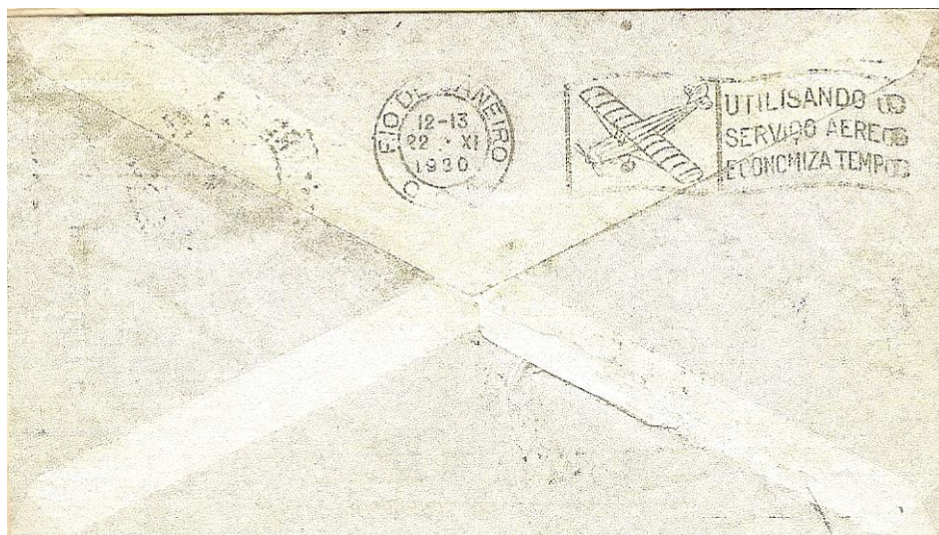
Les sacs postaux récupérés sont acheminés par MERMOZ, sur le reste de parcours.



Pli adressé à un administrateur de la C.G.E.A.

Cachet départ RIO : 22 novembre 1930

Cachet arrivée Paris : ?





LES NOUVEAUX AVISOS

Vers la fin 1930, l'Aéropostale renouvelle sa flotte de bâtiment maritime.

Les anciens navires sont restitués à la Marine Nationale et remplacé par 4 nouveaux bâtiments spécialement construits.

Ils assureront la liaison maritime DAKAR via NATAL dans des conditions plus régulières.



AEROPOSTALE I

construit au Chantier du Sud Ouest de Bordeaux
deviendra le CASAMANCE.

AEROPOSTALE II

construit au Chantier Généraux de Sète
sombra avec l'équipage le 12/08/1932

AEROPOSTALE III

construit au Chantier de Bretagne de Nantes
deviendra le JEAN.

AEROPOSTALE IV

construit au Chantier de Bretagne de Nantes
démoli en 1950.





PLI AÉROPOSTALE



Courrier FRAM, Toulouse via Santiago du Chili, traversée par Aviso.

Cachet départ Le Havre : 15/01/31.

Cachet transit Toulouse : 16/01/31

Cachet arrivée Rio de Janeiro : 25/01/31.

Avion Laté 26, pilote GUERRERO, radio NERI. Atterrissage forcé en Mauritanie, équipage indemne et capturé par les Maures puis libéré 24 h plus tard.

Courrier sans mention pour l'Afrique, Brésil, Uruguay et Chili. Griffes violettes « avion atrasado » pour l'Argentine.





RECONQUÊTE DU RECORD



Photo : Meurisse

Le 30 mars 1931, MERMOZ décolle du Bourget à destination d'Istres pour battre le record de distance en circuit fermé que détiennent DORET et LE BRIX.

Il se rendra sur le terrain de la Senia à Oran.

Avec PAILLARD, ils reconquièrent ce record avec 8 960 km en 59 h 50.

MERMOZ assure la quasi-totalité du pilotage, PAILLARD est pris d'atroces douleurs au ventre. Il décédera quelques jours plus tard.





L'EQUIPAGE À ORAN

VII-15



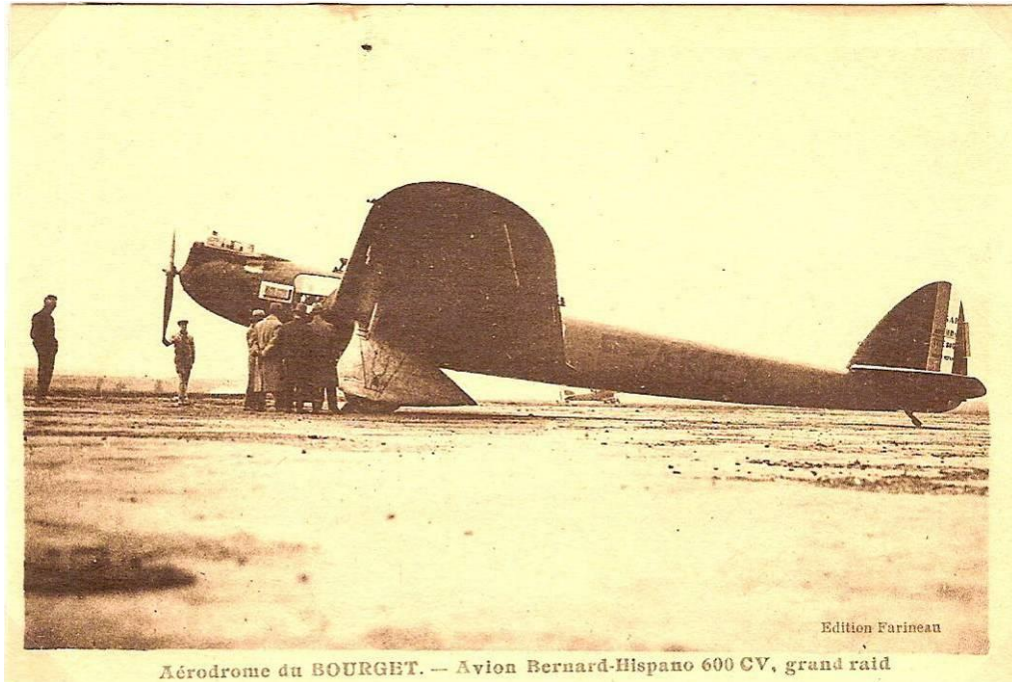
Photo : Collection AIR FRANCE

Antoine PAILLARD, Louis MAILLOUX et Jean MERMOZ à Oran, lors des préparatifs du record de distance en circuit fermé devant Le Bernard 80GR, en fin mars 1931.





BERNARD 80 GR « OISEAU TANGO »



Constructeur : Adolphe BERNARD

Type : 80 gr

Longueur : 14,85 m

Envergure : 24,50 m

Poids total en charge : 8 620 kg

Vitesse maxi : 240 km/h

Autonomie : km

Plafond : m

Moteur : Hispano Suiza 12 NB 650cv

Commentaire : Avion de grand raid suite à une commande du gouvernement.





1^{er} mai 1931.
Vingt-septième année.



Le numéro: 3 francs.

Fondateur:
M. Adh. de la Haut.



LA CONQUÊTE DE L'AIR

Paraît sous le patronage
du Ministère des Transports.

Publie le bulletin officiel de
L'AÉRO CLUB ROYAL DE BELGIQUE
l'Aéro Club d'Anvers
l'Aéro Club de Liège-Spa
le Club d'Aviateurs de Bruxelles.

Directeur-rédacteur en chef:
Victor BOIN



SCOTT

Le pilote Scott a accompli le vol le plus rapide
jamais réalisé, de Londres en Australie,
en 9 jours 3 heures,
battant de 18 heures le record précédent.



PAILLARD

Les pilotes Paillard et Mermoz
ont battu le record du monde de distance
en circuit fermé en couvrant 9,145 kilomètres
en 59 heures de vol.

CASTROL

Ces deux records ont été
réalisés avec l'huile

CASTROL

300

E. J. Mouton





A NOS ABONNES ET LECTEURS

Les numéros de la Conquête de l'Air des 1^{er} mai et 1^{er} juin paraissent avec plus d'un mois de retard.

Nous nous en excusons — et bien vivement — auprès de nos abonnés, lecteurs et amis, et leur exprimons à ce sujet nos vifs regrets. La Conquête de l'Air a été, comme tous les journaux périodiques publiés dans la capitale, victime de la grève des typographes bruxellois, qui, commencée le 18 avril dernier, n'a pris fin que le 18 juin.

LA DIRECTION.



L'aviateur Paillard, recordman du monde de distance en circuit fermé.

Les aviateurs français Paillard et Mermoz ont battu le record du monde de distance en circuit fermé.

Un magnifique vol de près de 9,000 kilom.

Nous avons annoncé dans notre dernier numéro que les aviateurs français Paillard et Mailoux avaient fait les 23, 24 et 25 février une tentative contre le record du monde de la distance en circuit fermé. Partis de l'aérodrome de la Seine à Oran, à bord de l'avion Bernard 80, à moteur Hispano-Suiza 600 CV, l'équipage couvrit 8,100 kilomètres. La performance était magnifique, mais ne dépassait pas le record de 8,188 kilomètres établi par les aviateurs italiens Maddalena et Cecconi.

Plus heureux que leurs concurrents, Bossoutrot et Rossi, pilotant le Blériot 110, à moteur Hispano-Suiza, battaient les 27, 28 et 29 février la performance des aviateurs transalpins en couvrant 8,805 kilomètres.

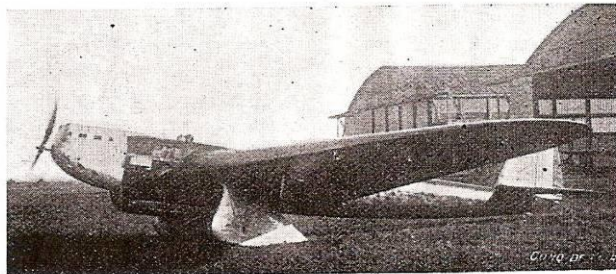
C'est à ce dernier record que s'est attaqué les 30 mars, 1^{er} et 2 avril l'avion Bernard 80, piloté par Paillard, accompagné cette fois du pilote Mermoz. Cette seconde tentative a été menée à bien. Les aviateurs ont réussi à parcourir 8,960 kilomètres, soit 155 kilomètres de plus que Bossoutrot et Rossi. Le départ du Bernard eut lieu de l'aérodrome d'Oran, le 30 mars, à la fin de l'après-midi.

Les mécaniciens avaient rempli les réservoirs de 7,200 litres d'essence « Stanavo » et de 250 litres d'huile.

A 18 h. 31 le Bernard Hispano-Suiza 650 CV pesant en tout 9,000 kilogrammes décollait lourdement (il était chargé à 130 kilogrammes au mètre carré).

L'avion marcha pendant la première nuit à du 180 kilomètres. Le début du vol fut rendu assez pénible par la violence des remous dus à la chaleur. Néanmoins, la tentative se poursuivait normalement. Les pilotes ayant réduit le régime du moteur, la vitesse tomba à 170, 160 et 155 kilomètres. Le

1^{er} avril à 19 heures, le Bernard avait couvert 7,685 kilomètres. Contrairement à ce qui se produisit au cours du vol de Bossoutrot et Rossi, la dernière nuit fut particulièrement belle. A 2 h. 55 Paillard annonça qu'il quittait le grand circuit pour aller tourner sur le petit parcours de 15 kilomètres. Mais les spectateurs à leur grand étonnement virent le Bernard accomplir un tour de terrain puis disparaître dans l'obscurité. Que s'était-il passé? Un incident qui aurait pu mettre prématurément fin au vol. L'équipage avait remarqué que l'aiguille du thermomètre oscillait de façon anormale. Le mo-



L'avion Bernard qui vola pendant 59 heures et couvrit 8,960 kilomètres.





teur chauffait et l'on avait négligé d'emplir la nourrice d'eau. C'est ici que se situe la phase la plus dramatique du vol.

Paillard, voyant ce qui se passait, confia les commandes à Mermoz et se glissant par l'ouverture supérieure du poste de pilotage, rampa jusqu'au-dessus du moteur. Ne parvenant pas à desserrer le bouchon de la nourrice d'eau, l'audacieux pilote fut obligé de pratiquer, à coups de burin, une ouverture au sommet du réservoir. Tout ce que les aviateurs trouvèrent de liquide à bord fut jeté dans le radiateur : réserve d'eau potable, bouteilles de champagne et d'eau minérale, etc. Ainsi, le vol put être poursuivi, grâce à l'ingéniosité et aussi à l'audace de Paillard. Bientôt l'avion reprit régulièrement son circuit. Le record de distance fut dépassé à 3 heures du matin. Les aviateurs tinrent l'air jusqu'à l'aurore. L'atterrissage s'effectua normalement à 5 h. 44. La distance couverte était de 8,960 kilomètres et le record nettement battu. Une foule enthousiaste qui avait assisté aux dernières

heures du vol, se rua vers l'appareil et porta l'équipage en triomphe.

Paillard, à peine descendu de machine, expliqua qu'il restait encore deux heures d'essence, dans le réservoir, mais qu'il avait été obligé d'atterrir, par suite d'une fuite au radiateur d'eau.

Ce nouveau succès remporté par l'équipage du Bernard Hispano-Suiza met à l'honneur la construction française. Cette victoire aérienne est d'autant plus belle que l'appareil a volé 16 heures de moins que le Blériot de Bossoutrot et Rossi pour accomplir une distance supérieure. L'avion de Paillard et Mermoz semble donc d'une conception plus intéressante. En effet, ce que l'on réclame d'un bon avion est non de tenir le plus longtemps à une allure réduite mais d'aller loin à une vitesse commerciale relativement élevée. C'est le cas de l'avion Bernard.

Que dire du moteur Hispano-Suiza ? Qu'il a tourné avec une régularité extraordinaire ne donnant pas la moindre inquiétude à l'équipage. Il est à remarquer que ce moteur a effectué toute la série des essais et les deux tentatives

de record. Il totalise 150 heures de vol.

L'aviateur Paillard est un ancien de l'aviation. Il fit brillamment la guerre dans la cinquième arme. A l'armistice il entra aux lignes aériennes et passa ensuite, comme pilote d'essai, à la maison Bernard, dont il devint chef pilote voici peu de temps. Paillard est pour le moment à Hourtin où il procède à la mise au point des appareils de la Coupe Schneider.

Son compagnon, Jean Mermoz, est également un des pilotes les plus réputés. C'est lui qui a accompli la première traversée commerciale de l'Atlantique Sud. Il est au service de la Compagnie Aéropostale depuis plusieurs années et compte des milliers d'heures de vol à son actif. Récemment, il battit des records du monde de vitesse avec charge à bord d'un Lat. 28. Il va préparer avec Mailloux le record du monde de la distance en ligne droite. Ces aviateurs ont l'intention de prendre le départ à Istres, dans le Midi, de traverser l'Atlantique et de pousser le plus loin possible vers Buenos-Ayres.

W. P.



Photo X

La SENIA 1931 « quelques minutes avant le départ »





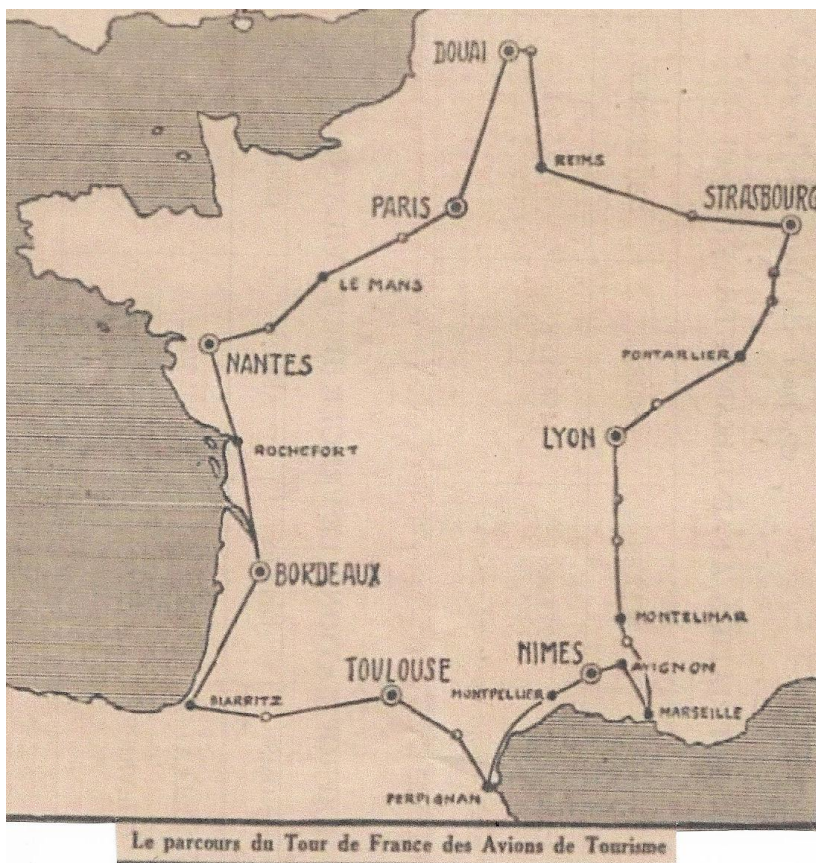
TOUR DE FRANCE DES AVIONS DE TOURISMES

VII-20



MERMOZ est sollicité pour participer à cette compétition, organisé par « LE JOURNAL » afin de promouvoir l'aviation populaire.

Son emploi du temps ne lui permet d'effectuer que la dernière étape, Douai via Paris, le 10 mai 1931 Avec son ami Vova de MARTINOFF sur leur POTEZ 36.





LISTE DES ENGAGEMENTS DANS LE TOUR DE FRANCE DES AVIONS DE TOURISME

AVION	TYPE	MOTEUR	IMMATRIC ¹⁹²⁸	PILOTES	AVION	TYPE	MOTEUR	IMMATRIC ¹⁹²⁸	PILOTES
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Labouchère.	Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJZK	Paul Perrier
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Yves Ripault.	Caudron 193...	Monoplan	Renault 95 CV	.....	et Louis Clerget.
Potez VIII.....	Biplan	Anzani 60 CV	F-APGG	Henri Reservat.	Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	.....	Béné Roulin.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALAM	Jean Mermoz	Caudron 232...	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Jean Arsente.
				et V. Martinoff.	Farman 231...	Monoplan	Salmson 40 CV	.....	Henry Foucaud.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALBD	Robert Lhuillery.	Farman 190...	Monoplan	Titan 230 CV	.....	Lailouette.
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Jean Lédard.	Farman 231...	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Réginaut.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	.....	Robert Blangier.	Farman 190...	Monoplan	Titan 230 CV	.....	X.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALAP	Jean Durandau.	Farman 231...	Monoplan	Renault 95 CV	F-AJMV	Marcel Avignon.
Potez 36.....	Monoplan	.....	.....	Saint-Cierge.	Farman 232...	Monoplan	Michel 100 CV	F-ALDB	André Herbelin.
				Alex Cousin	Farman 230...	Monoplan	Salmson 40 CV	F-ALCN	Coadou.
				et Albert Bouchut.	Farman 234...	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Quintas et X.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-AIEO	Cendré et Laporte.	Farman 231...	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALEX	Jacques Paget.
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	.....	Roger Camion	Farman 204...	Monoplan	Lorraine 110 CV	.....	Martin-Lardy.
				et Abrial.	Moth D.H.	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJNZ	Jean Moreau.
Potez 36.....	Monoplan	Salmson 95 CV	F-ALFN	X.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJNE	Le Folcalvez.
Potez 36.....	Monoplan	Renault 95 CV	F-ALBE	Joly.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-ASOE	Maryse Hilsz.
Caudron 230...	Biplan	Salmson 95 CV	F-ALOP	Maryse Bastié.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOJ	F. Maillevaud.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJNJ	Louis Marcelin.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOG	Lebeau.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-ALGQ	Pierre Pharoabod.	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJOI	H. de Rouvre.
Caudron 129...	Biplan	Salmson 120 CV	.....	Maurice Finat	Moth-Morane ..	Biplan	Gipsy 85 CV	F-AJQJ	Paul Chemidlin.
				et Mauler.	Loz-Hanriot 10.	Monoplan	Lorraine 110 CV	F-AJQP	de Bismard.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJXC	André Vaillant	Schreck 250....	Amphib.bipl.	Hispano 180 CV	F-ALIM	Capitaine Guertin.
				et Claude Letastre.	Mauboussin ..	Monoplan	Salmson 40 CV	F-AIMA	Léon Challe.
Caudron 230...	Biplan	Salmson 95 CV	F-ALBT	Max Maloine	Guerchais T.12.	Monoplan	Renault 95 CV	F-AIHL	Louis Duc.
				et Prud'homme.	Morane - Saul-	Monoplan	Salmson 120 CV	F-AIYL	Vercruyssa.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	F-AJYB	Marc Legendre.	nier 137.....	Monoplan	3 Salmson 40 CV	F-AIJI	Henry Massot.
Caudron 230...	Biplan	Salmson 95 CV	.....	Marcel Arrouze.	X.	Monoplan	.....	.....	G. Grillof.
Caudron 232...	Biplan	Renault 95 CV	.....	Burlaton.					P. Carretier et Landry.
Caudron 230...	Biplan	Salmson 95 CV	F-ALBU	X.					

Extraits du Journal : LES AILES.

CLASSEMENT DES CONCURRENTS AYANT TERMINE LE "TOUR DE FRANCE"

N° de classement	Pilotes	Avions et moteurs	Moyenne horaire	CV par personne à bord	Nombre de points	N° de classement	Pilotes	Avions et moteurs	Moyenne horaire	CV par personne à bord	Nombre de points
1	Massot	Guerchais - Renault 95 CV.	154,080	31,6	487	21	Grillot	Morane-Saulnier - Salmson 120 CV.	149,760	60,0	249
2	Avignon	Farman 190 - Titan 230 CV.	171,720	35,2	499	22	Valliant-Letastre ..	Caudron 232 - Renault 95 CV.	118,440	47,5	249
3	Herbelin-Nicolle ..	Farman 231 - Renault 95 CV.	185,400	47,5	390	23	Maillevaud-Biane ..	Moth-Morane - Gipsy 85 CV.	104,400	42,5	245,8
4	Lailouette	Farman 231 - Renault 95 CV.	185,400	47,5	390	24	Maryse Bastié	Caudron 230 - Salmson 95 CV.	114,840	47,5	211,7
5	Arcante	Caudron 193 - Renault 95 CV.	162,000	47,5	340	25	Péguy de Rovin-Baud	Potez 36 - Renault 95 CV.	114,750	47,5	241,5
6	Nicolesco-Chemidlin	Moth-Morane - Gipsy 85 CV.	143,640	42,5	338	26	Camion	Potez 36 - Salmson 95 CV.	114,480	47,5	241,2
7	Thomas-Coadou	Farman 232 - Michel 100 CV.	165,500	50,0	333	27	Maloine-Prud'homme	Farman 202 - Salmson 120 CV.	144,000	60,0	240
8	Maryse Hilsz	Moth-Morane - Gipsy 85 CV.	139,680	42,5	318	28	Ripault	Potez 36 - Renault 95 CV.	110,160	47,5	231
9	Lefolcalvez	Farman 231 - Renault 95 CV.	135,360	42,5	318	29	Durandau-Bladron ..	Potez 36 - Renault 95 CV.	100,440	47,5	230
10	José Lardy	Moth-Morane - Gipsy 85 CV.	149,760	47,5	315	30	Saint-Cierge	Potez 36 - Renault 95 CV.	108,000	47,5	227
11	Lebeau	Moth-Morane - Gipsy 85 CV.	135,560	42,5	314	31	Labouchère	Potez 36 - Salmson 95 CV.	107,200	47,5	225
12	Maurens	Farman 190 - Titan 230 CV.	173,880	57,5	302	32	Lédard	Potez 36 - Salmson 95 CV.	106,560	47,5	224
13	Roulin	Caudron 232 - Renault 95 CV.	137,520	47,5	289	33	Lhuillery	Potez 36 - Renault 95 CV.	105,120	47,5	223
14	Mauler	Caudron 128 - Salmson 120 CV.	118,760	40,0	284	34	Cendré-Laporte	Potez 36 - Renault 95 CV.	104,400	47,5	219
15	Perrier	Caudron 232 - Renault 95 CV.	133,320	47,5	281	35	Gullin	Potez 36 - Salmson 95 CV.	103,320	47,5	217
16	Max André	Caudron 230 - Salmson 95 CV.	131,040	47,5	275,8	36	Blangier	Potez 36 - Renault 95 CV.	101,880	47,5	214
17	Chaire-Burlaton ..	Caudron 230 - Salmson 95 CV.	131,040	47,5	275,8	37	Saint-Cierge	Potez 36 - Renault 95 CV.	81,720	47,5	173
18	Pharoabod	Caudron 232 - Renault 95 CV.	128,880	47,5	271	38	Marot-Joly	Potez 36 - Renault 95 CV.	69,480	47,5	145
19	Moreau	Farman 204 - Lorraine 110 CV.	140,400	55,0	253	39	Vercruyssa	Mauboussin - Salmson 40 CV.	51,120	40,	127
20	Legendre	Caudron 232 - Renault 95 CV.	120,960	47,5	250						





Photo : x

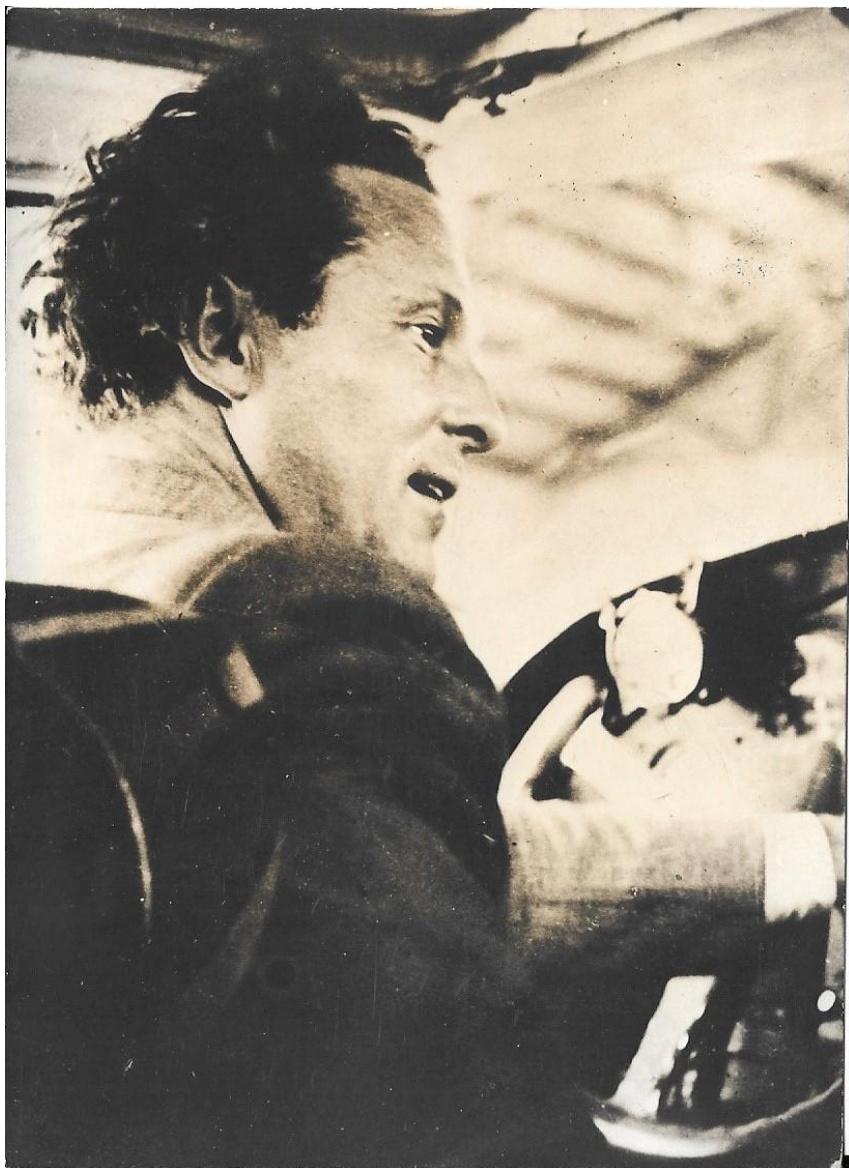


Photo parue dans le journal :
« PARIS SOIR » du 6/05/38,
Titree :
« Le masque de combat de MERMOZ »

Photo : Section J.MERMOZ de
chalettes/loing,
éditee pour la foire exposition de
Montargis





PENTECOTE 1931



Photo : André

Jean MERMOZ se rend dans les Ardennes pour rendre visite à sa mère et ses grands parents avec son avion personnel, il atterrit au lieu dit « moulin du vent ».
Le terrain n'étant pas favorable au décollage, il fait remorquer son Potez 36 à la pâture « le calvaire ».
Il offre des baptêmes de l'air avant de partir.



Scan-photo offert par Mr M. TRIQUET, vice Président « Racines de Jean MERMOZ »

Été 1931, MERMOZ en visite chez ses grands parents à Mainbressy.





ECHEC AVEC LE BERNARD 81 GR



BERNARD GRAND RAID DE MERMOZ

Photo : ANDRE

Le 29 novembre 1931, MERMOZ veut rééditer son exploit d'avril avec un avion dérivé du Bernard 80 gr, dont la surface alaire a été augmentée.

Le Bernard 81 GR est baptisé « ANTOINE PAILLARD » en mémoire de son premier co-équipier décédé des suites de son appendicite.

Louis MAILLOUX l'accompagne dans cette tentative.

L'appareil trop lourd au décollage, s'embourbe et capote sur le terrain détrempé.

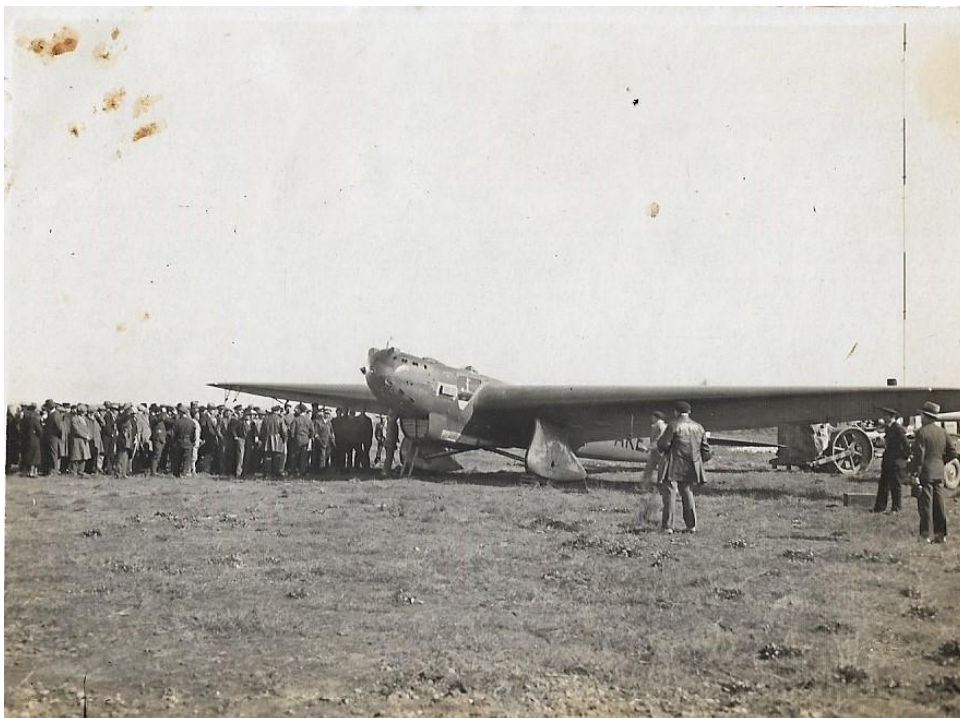


Photo X

L'ANTOINE PAILLARD la veille de son accident.





MERMOZ PRÊT POUR BATTRE UN NOUVEAU RECORD

« Le 20 août 1931, le célèbre aviateur français MERMOZ, qui fut le premier à traverser l'atlantique du sud, de France au Brésil, attend, à l'aérodrome d'Orly, des conditions météorologiques favorables pour commencer son raid au cours duquel il se propose d'établir un nouveau record de distance de vol à ligne droite. »

PO/BG/250831 LE JOURNAL.



Photo : KEYSTONE VIEWCOMPAGNY.

MERMOZ devant son avion « ANTOINE PAILLARD » à l'aérodrome d'Orly.





MERMOZ PRÊT POUR BATTRE UN NOUVEAU RECORD



Photo : AGENCE TRAMPUS.

MERMOZ et Louis MAILLOUX, son co-équipier devant l'avion « ANTOINE PAILLARD ».





AÉRODROME D'ORLY 1932



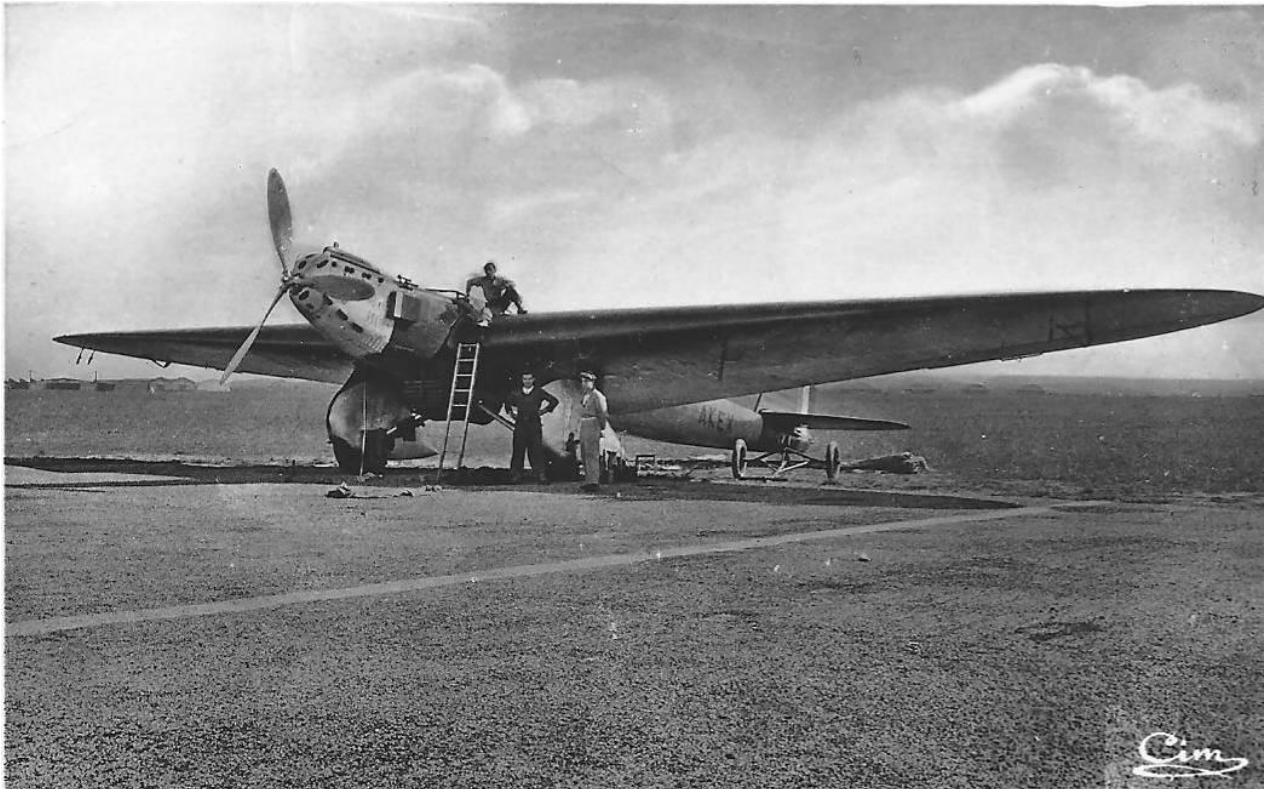
Photo : KEYSTONE.

Jean MERMOZ devant le Bernard « ANTOINE paillard3.





BERNARD 81 GR « ANTOINE PAILLARD »



Constructeur : Adolphe BERNARD

Type : 81 GR

Longueur : 15.475 m

Envergure : 26.50 m

Poids total en charge : 9 240 kg

Poids à vide : 3 300 kg

Vitesse maximale : 195 km/h

Autonomie : km

Plafond :

Moteur : Hispano12 Nbr de 650 cv

Commentaire : avion pour record, immatriculation : F-AKEX.





LA VÉRITÉ
sur
L'AÉROPOSTALE



Mai 1931





TOURS 1931



Le 24 septembre 1931.

Le général DENAIN qui commandait la mission française en Pologne est nommé par intérim au commandement de la 3^{ème} division aérienne à Tours.





Charles LARUE

*radio
d'Air-France
révèle :*



QUAND J'AI CRU MERMOZ SAUVÉ...

VENDREDI, dans la nuit, une nouvelle merveilleuse a visité Paris. Jean Mermoz était retrouvé.

Jean Mermoz, le beau guerrier sans vic-
times.

Jean Mermoz et son visage de proue, de
tendresse et de joie.

On allait le revoir. On entendait déjà son
rire.

Ses amis connaissaient un bonheur pres-
que atroce à force d'intensité.

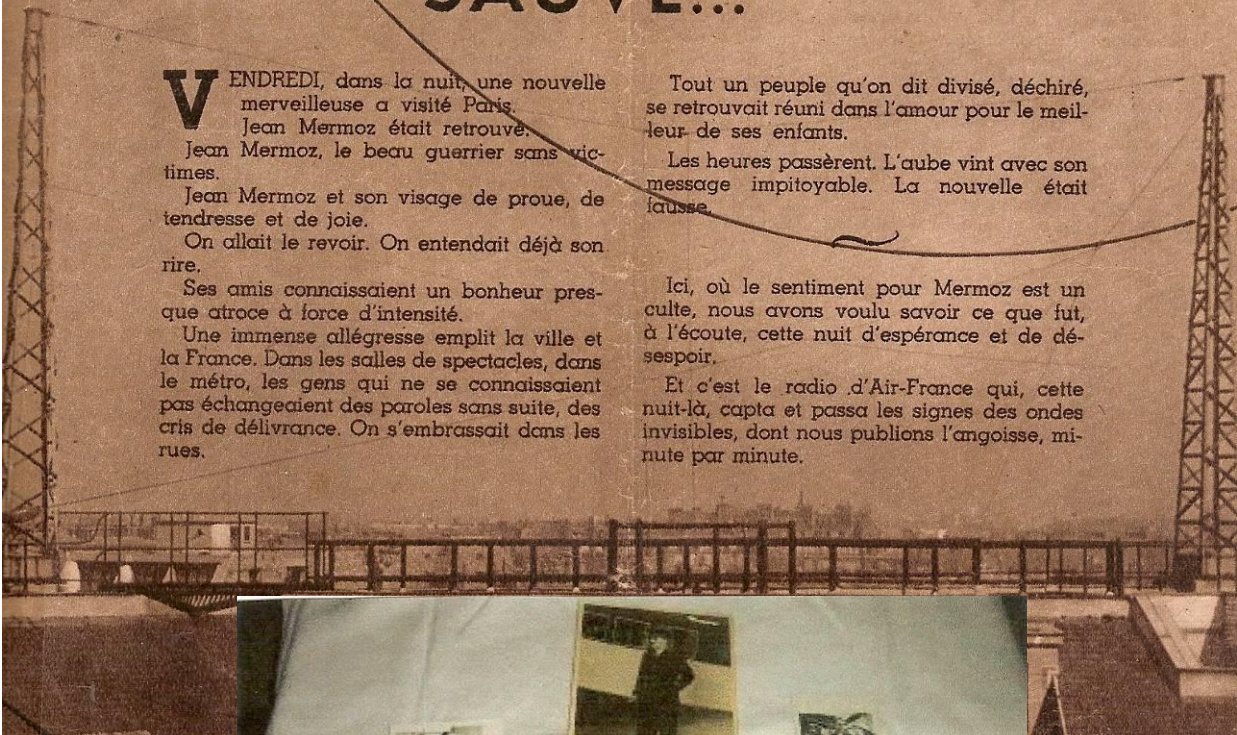
Une immense allégresse emplit la ville et
la France. Dans les salles de spectacles, dans
le métro, les gens qui ne se connaissaient
pas échangeaient des paroles sans suite, des
cris de délivrance. On s'embrassait dans les
rues.

Tout un peuple qu'on dit divisé, déchiré,
se retrouvait réuni dans l'amour pour le meil-
leur de ses enfants.

Les heures passèrent. L'aube vint avec son
message impitoyable. La nouvelle était
fausse.

Ici, où le sentiment pour Mermoz est un
culte, nous avons voulu savoir ce que fut,
à l'écoute, cette nuit d'espérance et de dés-
espoir.

Et c'est le radio d'Air-France qui, cette
nuit-là, capta et passa les signes des ondes
invisibles, dont nous publions l'angoisse, mi-
nute par minute.





Samedi, 12 décembre 1936.

CETTE nuit, nous avons cru Mermoz sauvé. Les messages se sont succédé d'instant en instant. Toute la ligne d'Amérique du Sud était dans la joie.

Je faisais l'écoute à la station Friedland, de ce poste radio que la direction d'Air-Paris à Paris suit, minute par minute, le he de tous ses avions de France au Chili, en Europe Centrale. Les nouvelles mises par les escalas aboutissent chez au centre du réseau, la station land.

puis lundi, ce sont les nouvelles de antique que nous guetions nuit et jour. gne d'Atlantique Sud est encadrée par te postes à nous: Dakar et Praia du côté 'Afrique, Natal et Noronha du côté de érique. Ils nous renseignent incessam- sur la marche des courriers transatlan- et des avions.

er soir, je venais de remplacer mon rade Briand à l'écoute. A ce moment-là, ar a alerté tous les avions et postes de antique sur 600 mètres de longueur de: 22 h. 25 703 (an (Dakar) ca 600, via aux navigateurs. Demandons à tous des dans les parages Equateur bien air surveiller zone probable hypothèse ve à flot FAKGF (Croix-du-Sud) secteur rocher Saint-Paul, en particulier secteur à 26 longitude ouest. »

me retourne vers Briand: « Ils sont tous! Près du rocher de Saint- Paul? Pourquoi ça? »

« Briand, qui était en train d'analer son-par- sus, me répond: »

« Ils ont déjà passé ce message à la re- de de 21 h. 55. Probable qu'on leur a si- dé quelque chose par là. »

« Mais non, regarde ce qu'ils disent: « Hypothèse dérive à l'Est ». On ne leur a t signalé du tout. »

« Est Dakar qui dirige les recherches sur tu, secteur par secteur. Nos hydroa pa- sillent à 200 ou 300 mètres au-dessus de mer. Cinq hommes à bord. Au début sur- it, la visibilité était excellente, on pouvait à plus de dix kilomètres à cette altitude. Et les avions Air-France, ils sont trois qui onnent l'Atlantique de jour et de nuit, « Dalox », l'hydro allemand de la hiane, catapulté par le « Schwabenland », le bac, entre 10 et 20 mètres d'altitude. smme les avions, il cherche à voir une rive ou une tache d'huile sur l'eau. Mais si un hydro ou un bateau a aperçu

quelque chose, on se parlerait pas - d'hy- pothèse dérive à l'Est ». Ça paraît clair. Briand a raccroché son mantau au mur. Il me dit: « On va avoir Naal dans trois minutes. Ils sauront peut-être quelque chose. »

Je hausse les épaules, en écopant la télé- gramme de Dakar. Les derniers messages de la « Croix-du-Sud » datent de lundi. Ils sont léz, épinglez sur le mur, à la hauteur de mes yeux. Nous les commissions parcou- vent. 10 h. 10. Altitude de 300 - 4/10 couvert - vent Est frais mer agitée pas bonne. 12 h. 30. Avons miteur coupé arrière droit... Moi, j'ai été mripo navigant sur les lignes. Dans un message comme celui-là, on donne toujours une explication de sa panne de moteur. Au mané, quand on en a le temps. Donc, ils ont été à l'eau tout de suite. Et s'ils ont flotté après l'accident? En Bri- tant, ils n'ont pas pu dériver de douze cents kilomètres jusqu'aux environs du rocher de Saint-Paul.

Mais, tout de même, si on a vu quelque chose de ce côté-là, je passe sur ondes courtes. C'est Natal qui parle: 22 h. 30, 919 Natal à Rio, Paris, Dakar, No- ranha. « Commandant Silv... reçoit message ministère Marine Rio lisant avoir intercepté communication sur aviateur Mermoz se trou- ver 130 milles est rocher Saint-Paul stop Prière dpg (notre poste à Rio) demander pré- cisions ministère Marine en vue effectuer re- cherches sur ce point. »

Ces derniers jours, on désespérait. Mais maintenant une nouvelle précise: « 130 milles est rocher Saint-Paul. » Cette fois, je crois que ça y est! Le nom du capitaine, tu ne l'as pas eu? me demande Briand. « Non, j'ai été brouillé. Ça doit être un officier brésilien du port de Natal. »

« Ou bien un commandant de bateau qui est dans les parages. Rio alerte tous les bateaux, s'un d'entre eux nous a vu. »

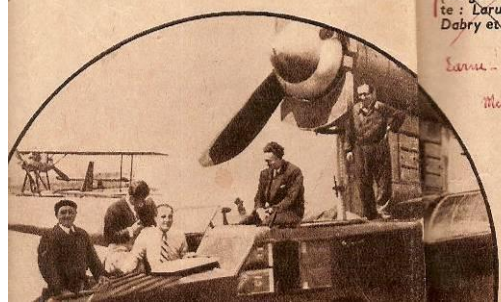
« Mais quelle communication Rio a-t-elle interceptée? C'est peut-être celle de Dakar. Dakar avait son idée. Peut-être que Rio a mal compris... »

Tout de même, nous avons de l'espoir! On a vu des choses si extraordinaires. Et puis Mermoz, « le Grand » comme nous l'appelons, il s'est déjà tiré d'affaire alors que tout le monde le croyait perdu. Dans la Cordillère, il est resté deux jours en pleine neige.

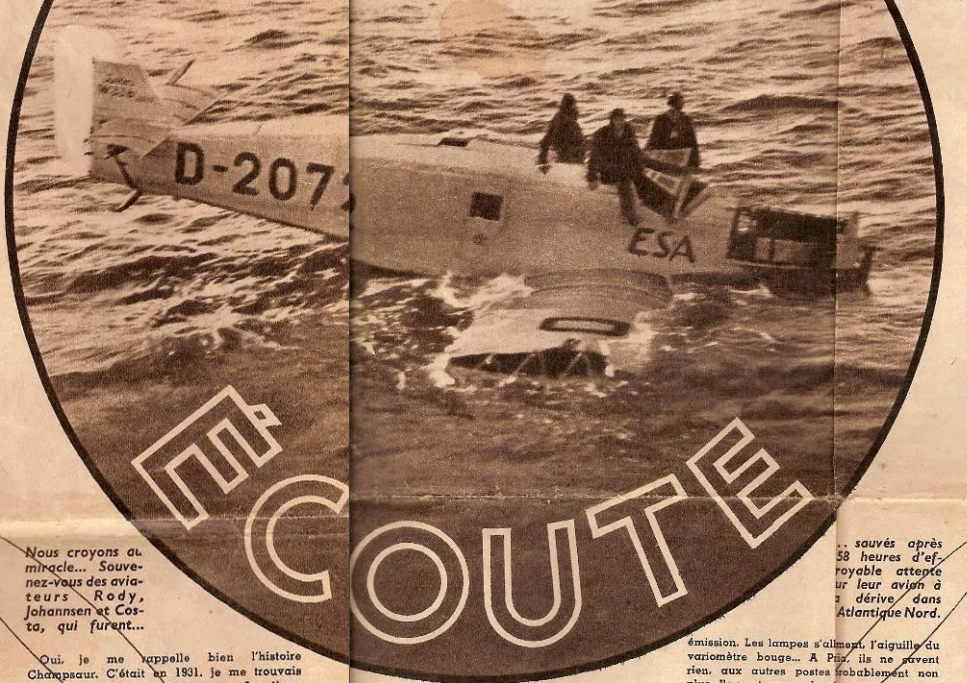
Briand calcule la distance sur la carte. Tu sais, s'ils se sont prolongés un peu en vol, ils ont pu aller jusque-là. Rappelle-toi Champaur en Méditerranée.

J'ai volé avec lui... (De gauche à droite: Larue, Gimé, Dabry et Mermoz.)

Larue - Dalox - Gimé Mermoz (à droite)



MA PLUS CRUELLE



Nous croyons au miracle... Souvenez-vous des aviateurs Rody, Johannsen et Costa, qui furent...

Oui, je me rappelle bien l'histoire Champaur. C'était en 1931, je me trouvais à ce moment-là à Marignane. La ligne Marseille-Alger n'était pas encore ouverte aux passagers, et Bourguignon à l'endroit de l'accident, plus de deux cents kilomètres au nord d'Alger. Rien trouvé. Et puis le canot pneumatique arriva à la côte d'Algérie avec le corps de Bourguignon. C'est la mer qui l'avait emmené. On ne sait jamais ce qui peut se passer.

Je demande à Briand: « Tu as téléphoné à l'Exploitation? » « Oui, le premier message de Dakar, juste avant que tu arrives. » « Qu'est-ce qu'ils t'ont dit? » « Ils avaient l'air d'être au courant. C'est possible. Ils l'ont peut-être su avant nous. Quand un navire trouve quelque chose en mer, il télégraphie à sa compagnie, le Lloyd anglais ou japonais, ou bien la Transat. Leurs dirigeants se débrouillent avec le télégramme, ils le retransmettent à notre direction. »

Si l'Exploitation a été avertie avant nous, c'est peut-être qu'un bateau a vraiment rencontré l'épave. Alors, tout de même, d'ici quelques minutes, on va enfin savoir. Je regarde la pendule électrique. A 22 h. 40, nous aurons Praia.

Un ingénieur de la direction entre dans le poste. Il dit à Briand: « C'est vous qui prenez la relève? » « Non, dit Briand. Moi, j'ai fini. Ma femme m'attend. Il faut que je m'en aille. » Mais il reste là. L'ingénieur Fargette me donne un message. « Il faut passer ça à Dakar et à Natal. » « J'aurai une reprise tout à l'heure. Je lui réponds. Maintenant, c'est Praia. »

Praia parle sur 53 mètres de longueur d'onde: « FNAQ (c'est l'avis Air-France I) nous écoute de son côté. Il va tâcher d'avoir qso (rendez-vous) toutes les minutes... Je vais assurer liaison car trafic moins urgent que celui... » Rien. C'est un écho d'un des cent télégrammes qui s'échangent dans l'heure à travers l'Atlantique. Mais Praia ne sait rien par lui-même, c'est du côté de Rio ou de Natal qu'on aura la nouvelle.

Alors, je regarde le télégramme de la direction. Ça, c'est formidable! Il y a Briand qui lit par dessus mon épaule. Je sens son souffle dans mon cou, j'attends que la pendule marque 22 h. 44, et puis je passe sur

émission. Les lampes s'allument, l'aiguille du variomètre bouge... A Praia, ils ne savent rien, aux autres postes probablement non plus. Ils vont apprendre? »

« 209 Paris ca Asenoy l'ingénieur Marine reçu message Rio 18 h. 46 pp Ministère Marine Brésil averti par Nonha que Mermoz et compagnons flottent 130 milles est rocher Saint-Paul - stop - Soeurs partis - stop - S. V. P. sophex informations urgence - n'avons aucune confirmation officielle. »

Cette fois, c'est clair. Noronha a donné l'alerte. C'est probablement un bateau qui les a vus. Sa radio a atteint bronha qui est le poste le plus voisin des rochers de Saint-Paul. De là Rio. Et retour probable. C'est pour cela que notre réseau T. S. F. n'avait que des informations confuses.

Maintenant ils savent, et transmettent le message. Je voyais chose camarade à son poste à Fargette à Dair, qui garde toujours un brétil sur la tête pendant le travail - Barrin, qui est en train de laisser pousser sa barbe, à Agadir, parce qu'il prétend ne plus voir de femmes - Vite à Saint-Louis, toujours dévoré par les moustiques - Berger à Natal en pantalon blanc, comme sur sa photo... Nous pensons tous à Mermoz. N'importe quel autre aurait été plugué, que moi pour parler de notre grand camarade. Pour-

tant, j'ai volé avec lui. Il pilotait avec beaucoup de force, comme s'il lançait dans un obstacle. Chaque pilote a sa manière. Lui, il combattait toujours.

Mais ce sont les circonstances qui m'ont désigné pour raconter cette nuit de veille à « Confessions », moi plutôt qu'un autre, parce que j'étais là au centre de l'écoute. Onze heures du soir. A ce moment-là, les messages se multiplient. Après avoir donné la météo. Praia annonce que les avions gagnent les secteurs qui leur ont été assignés pour les recherches. Dakar dit: « Je vais appeler FNAQ (avis Air-France I) sur 57 mètres. Je reviendrai sur 26 mètres à 11 h. 25. » Et puis il coupe après avoir lancé: « J'ai un message en l'air avec Saint-Louis, je remettrai ça à la reprise normale à 23 h. 15... »

Ce sont les petites nouvelles qu'on se passe entre radios. Ça gratifie de tous les côtés. Il y a Damas qui veut savoir, le radio est un ancien copain de Mermoz. Mais, avec ça, il y a beaucoup d'ordre. Aux heures régulières du tableau de marche, tout le monde se tait. Une voix parle, tous écoutent. Derrière moi, l'ingénieur Fargette téléphone à la direction. On lui demande quelles conditions météo Mermoz a pu rencontrer lundi après sa panne de moteur. Je lui passe les messages de l'autre hydro transatlantique, celui de Guerrero, qui traversait dans le sens Amérique-Afrique le même jour. Il lit un télé- phone: « 15 h. 32. Passe rocher Saint-Paul T. V. E. (tout va bien). 18 heures, 8/10 couvert, orageux, grains. 18 h. 30. Grains de pluie violents fortement secoués, visibilité nulle, éclairci stop Les deux pilotes travaillent ensemble. 19 h. 20. Grains pluie violents, étincelles au poste T. S. F. »

Je vois la direction cherche à expliquer comment Mermoz, privé de T. S. F., a pu continuer vers les rochers de Saint-Paul. Ils supposent que l'orage a fait claquer le poste radio. Mais c'est impossible! Au moment du dernier message, il faisait beau temps... On ne peut plus... Dakar me parle: « 23 h. 15. Dakar à Paris. » Radio Rio Janeiro annonce équipage retrouvé. Transmette message toute urgence pour familles. C'est Radio-Toulouse qui a capté. »

A ce moment-là, c'est une hallucination de tout le monde à la fois sur la ligne. Tout le monde affirme. Je suis comme les autres.

Jean Mermoz dans le poste de pilotage d'un avion transatlantique.





des messages de confirmation comme les autres. Tous les postes en contact. Vous avez Buenos-Aires; une minute après, vous êtes avec Casablanca, et puis Natal... C'est comme un court-circuit de joie.

Dakar continue à envoyer son message circulaire: « Avis aux navigateurs. Demandons à tous les navires dans les parages Equateur bien vouloir surveiller zone probable... »

Et, en même temps, comme un choc en retour, Dakar nous dit:

« Pensons message 919 de Natal est une erreur d'interception de notre avis aux navigateurs qu'avons fait lancer par avisos, demandant à tous navires dans parages Equateur... »

Fargette dit:

— Il faut se méfier des fausses nouvelles.

Il fait le sceptique. Mais personne ne veut être déçu. Le directeur d'Exploitation, M. Foa, arrive lui-même dans notre poste. C'est un homme grand et lourd, je reconnais son pas derrière moi. Le chef du service radio, M. Seguin, l'accompagne. Nous sommes maintenant cinq dans le poste.

J'entends une nouvelle voix derrière moi:

— Il y a quelqu'un de la famille Mermoz qui voudrait savoir... Il est venu de Bois-Colombes en taxi.

Le directeur d'Exploitation répond:

— Ne laissez entrer personne dans le poste radio. Il y a déjà trop de monde.

Et il ajoute:

— Je vais aller lui parler.

A ce moment, Natal reprend:

0 h. 37. 927 Natal: « Ministère Marine à Rio ne précise pas d'où vient cette information... »

C'est inquiétant. Il y a une heure, Rio affirmait tenir directement la nouvelle de Nonha. Mais nous sommes maintenant tellement sûrs que Mermoz est sauvé! Briand, qui n'a pas quitté le poste, discute avec le chef du service radio les causes probables de la panne. « A l'amérissage, le poste inondé... Si la coque crève... »

Deux camarades du poste Friedland, Prax et Monteil, viennent d'arriver. Ils sortent du cinéma. On a passé la nouvelle pendant le spectacle. Il y a un moment d'accalmie sur la ligne. Un avis, « l'Air-France IV », sera sur les lieux à l'aube. De nuit, il ne faut pas espérer trouver une épave. Mais, puisqu'ils ont tenu jusque là, ils ne vont pas lâcher maintenant. C'est un gros hydro, la « Croix-du-Sud ». Il y a sûrement quelque chose qui flotte.

— Oui, on a téléphoné partout. Pour la province, je viens d'envoyer des télégrammes. Il paraît que la nouvelle a été annoncée dans les théâtres. Des gens s'embrassaient dans les rues. C'est inouï, la sensation produite à Paris...

Nous nous regardons avec émotion. Les moindres messages, on les commente. Ils semblent tous confirmer la délivrance de l'équipage.

Et puis, à 1 h. 0, la nouvelle stupéfiante! Rio nous transmet:

384 Rio via Nonha: « A la suite bruits non confirmés orinaires Paris... »

C'est ça, la chose incompréhensible! Comment! C'est à Paris qu'est partie l'information?

... « A la suite bruits non confirmés originaires Paris, « Croix-du-Sud » pourrait se trouver région rher Saint-Paul. Ministère Marine Rio a tégraphié Marine Natal et alerté bateaux q se trouvent dans ces parages stop. Hydrothansa également alerté. Rio. »

Je me retourne vers les camarades. Alors quoi? Notre espoir était si grand que maintenant tout retombe. Fargette dit:

— J'avais raison de parler de fausses nouvelles tout à l'heure.

Il n'a pas le cœur d'achever. Mais, enfin, tout n'est pas perdu. Si Paris a alerté Rio, c'est tout de même une information venant de quelque part. Écoute: Dakar, Praia... tout cela continue à dire comme s'il n'y avait rien de nouveau. Et dire que les gens se réjouissent danses rues! Les familles de l'équipage...

A 1 h. 40, Rio parle à nouveau. Les camarades sont là, penchés sur moi. Ils sont crispés parce que j'écris les mots, un à un, une seconde avant qu'ils les transcrivent sous leurs yeux:

385. Rio via Nonha: « Suite message 384, M. de Barba nous informe nouveau cablogramme reçu à Paris même source et mêmes destinataires précise que recherches doivent être faite dans région suivante: 00.20 N à 1. 40 N - 27. 00 W à 29.20 W Rio. »

Alors, Briand hase les épaules:

— Ce sont des us qui ont fait ça à Paris, dit-il. Ils ont câblés blagues là-bas.

Il enfle son pdeus pour s'en aller. Il y a trois heures que sa femme l'attend. Mais ce n'est pas ça: la déception nous brise le cœur. Nous les amis vus: Mermoz, Lavidalie, Cruvelhier... et l'épave.

Je crie à Briand pendant qu'il sort du poste:

Je faisais l'écoute à la station Friedland... Les derniers messages de la « Croix-du-Sud » sont là, épinglés sur le mur.

m'arrive de ne pas pouvoir tenir le coup. Pourtant, j'ai fait deux mille heures de vol sur les lignes, c'était quelquefois beaucoup plus dur.

Les messages bourdonnent encore dans les écouteurs. Mais on sait maintenant que tout ça n'est pas vrai.

Fargette s'est assis. Appuyé à la fenêtre, Prax regarde à travers la cour.

— Tout ça ne veut rien dire, dit Prax. Quand Saint-Exupéry a été perdu en Égypte, on a annoncé comme ça qu'il avait été trouvé par une automitrailleuse près de la côte. Ce n'était pas vrai. N'empêche qu'on l'a récupéré ailleurs, trois jours plus tard.

— Ce n'était pas l'Atlantique, répond Fargette.

— Eh bien! dans l'Atlantique Nord, rappelez-vous le Junker, un avion terrestre qui a flotté sept jours grâce à ses flotteurs. Deux pilotes allemands et un portugais. On les a récupérés dans la flotte, ils avaient les genoux enflés par les rhumatismes.

— Ça n'empêche qu'il y a aussi des fausses nouvelles, Redfern en Amérique, dans la forêt. Cinq ans après, on recevait toujours des bobards.

Moi, je ne dis rien. Je pense à Lavidalie — « Lavidio » comme on l'appelait à Toulouse — le mécanicien de Mermoz. Une partie de sa famille habite en province. On a dû leur télégraphier à minuit. Le temps de porter un télégramme à la campagne, ils apprendront que Lavidalie est retrouvé au moment où tout Paris, au réveil, saura que l'information est démentie.

Fargette, Prax, Monteil, ils partent tous. Je reste seul dans le poste. Les nouvelles circulent toujours sur le réseau de la ligne d'Amérique. Pendant trois heures encore, j'écoute, le nez plus fort qu'auparavant. Mais on ne sait jamais, une information peut arriver de n'importe où, une vraie nouvelle cette fois.

Quand Darblay vient me relever, il dit, en arrivant:

— La compagnie m'a téléphoné de venir une heure plus tôt. Tu sais qui a lancé la fausse nouvelle du rocher de Saint-Paul? Des amis de Mermoz qui avaient consulté des radiesthésistes. Ces gens-là, avec leurs petits pendules, ils ont affirmé qu'il se trouvait près des rochers de Saint-Paul. Alors, télégramme à Rio: « Faites recherches... »

Il prend ma place. On ne lui fera rien accroître, à lui. Il se croit averti. Moi, je ramasse mon carnet, mon cache-nez. Je vais m'en aller. Darblay m'appelle:

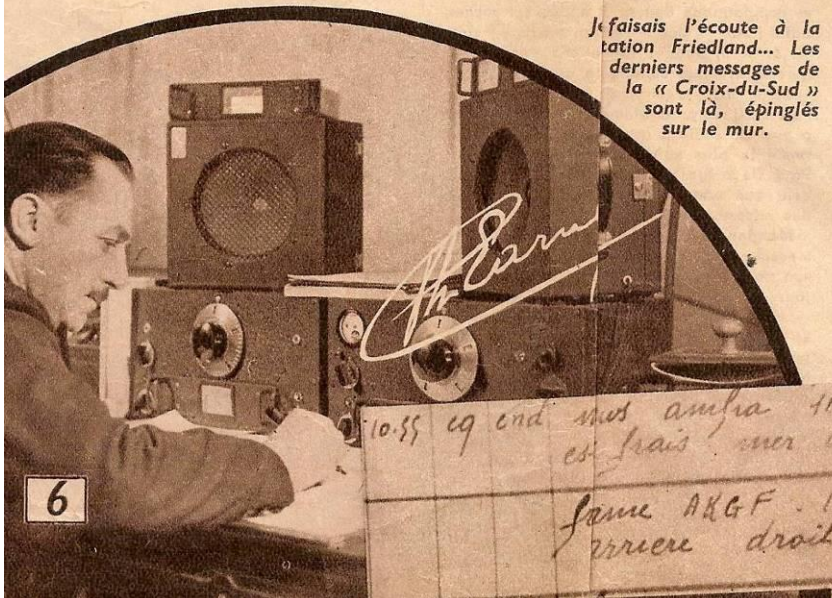
— Attends!

Il est en train de noter un message du vapeur anglais « Alcantara » qu'a intercepté Natal:

Ss « Alcantara GDQR »: « Mermoz french transatlantic flyer found with companions floating in Atlantic 120 miles from San Paul rocks. »

Darblay y croit. Moi, j'hésite. Nous apprenons dix minutes plus tard que c'est toujours la même fausse nouvelle, échangée de bateau en bateau, que renvoie « Alcantara ». Mais nous avons encore eu une minute d'espoir. Parce que nous ne voulons pas que Mermoz ait disparu.

Copyright by « Confessions » 1936.



6

*10.55 eq end nos ampha 10.10 - TSB-300 4/10
est frais mer agité 96a bonne
laine AKGF. 10.30 - avons coupé mer
arrière droit -*





CARNET DE VOL DU NAVIGATEUR RADIOTÉLÉGRAPHE CHARLES LARUE

VII-34

6 LISTE DES VOLS.

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1932			Report.		15h.04		
27. Janvier	Cams 53	FALCG	Marsh Alger	Parayre	5.08		
29. "	"	"	Alger Marseille	"	5.31		
7. Février	Cams 53	FAISV	Marsh Alger	Rouchon	5.44		
13. "	"	FALCG	Alger Marseille	Givon-Mermoz	6.05		
5. Mars	Eati 32	FAILV	Marsh. Alger	Parayre	5.35		
6. "	Eati 32	FAILN	Alger - Alendia	Rouchon	3.57		
8. "	"	"	Alendia Marshall	"	3.40		
14. Avril	"	FAILV	Mell. Alendia - Alger	Carbonne	5.58		P. I. Commandant du
15. Avril	"	"	Alger Alendia Marshall	"	6.22		
23. "	Cams 53	FAISV	Essais - Marignane	Mermoz	1.		
27. "	"	FAJMM	"	Givon	40		
24 Decembre 31	"	FAISV	Marsh - Alger	Parayre	5.08		
26. "	Eati 32	FAILN	Alger - Alendia	"	3.20		
26. " 31	"	"	Alendia Marshall	"	3.10		
			A reporter.		217.39		

2. certifié exact
H. Larue

MERMOZ effectue un vol le 13 février 1932 sur CAMS 53 F-ALCG entre Alger et Marseille avec GIVON, c'est le même appareil qui sera englouti suite à une panne et donc l'équipage sera sauvé par le TIMGAD, le 21 février 1922.

Un essai à Marignane, le 23 avril 1932 sur CAMS 52 F-AISV qui sera détruit le 31 janvier 1933 à Alger.

Reproduction offerte par Mr JANVIER à Marseille.





CARNET DE VOL DU NAVIGATEUR RADIOTÉLÉGRAPHE CHARLES LARUE

LISTE DES VOLS.

2

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISAS.
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE.	COMME PASSAGER.	
1932			Report		227.59		
3 Mai	Lioré 24	FAKDX	Essai Marignane	Mermoz	1.36		
3 "	"	"	" " "	Mermoz	4.25		
5 "	Lioré 24	FAITA	Mars'le Alger	1 ^{er} Exuperis	5.50		
7 "	" "	"	Alger Alendia Mars'le	"	6.10		
20 "	Lioré 24	FAKDX	Essai Marignane	Mermoz	2.50		
30 "	Lioré 24	FAIGU	Marseille Alger	Parayre	6.15		
3 Juin	Lioré 24	FAISV	Alger Marseille	Gidon	5.35		
12 "	" "	"	Mars'le Alger	Parayre	5.50		
15 "	Lioré 24	FAISV	Alger Marseille	"	5.22		
26 "	Lioré 24	FAIGU	Mars'le Alendia Alger	Hpitahin	6.25		
26 "	" "	"	Alendia Alendia	"	20		
30 "	" "	"	Alger Marseille	Parayre	6.05		
12 "	Lioré 24	FAISV	Essai Marignane	Parayre	1. . .		
6 Aout	Lioré 24	FAJHO	Mars'le - Alger	Gidon	5.05		
			A reporter		230.07		

certifié exact
M. Larue

MERMOZ effectuée
3 essais Marignane,
le 3 et 20 mai 1932
sur le Lioré 24 F-
AKDX





AMERRISSAGE FORCÉ EN MÉDITERRANÉE

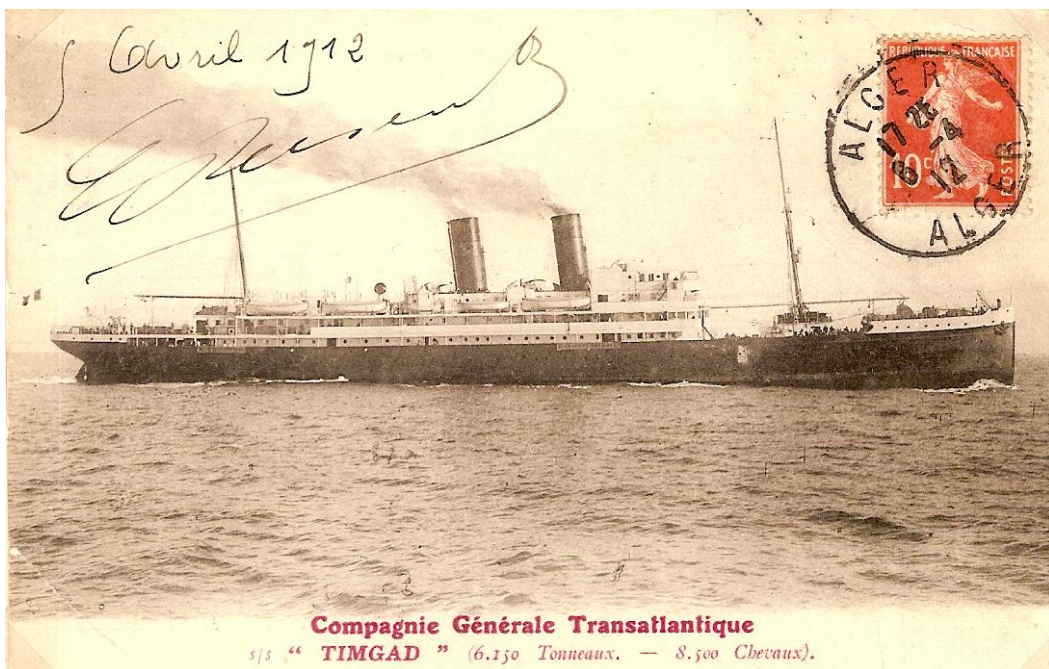


Arrivée d'un courrier ... Hydravion Cams.

Le CAMS 56 F-ALCH puis 53-1 détruit le 17/12/33 en mer.

Le 21 février 1932, il effectue une traversée Alger via Marseille à bord d'un CAMS 53, une baisse de pression d'huile le contraint à amerrir. Les paquebots « TIMGAD » et « DJEBEL AURES » se portent à leur secours.

Le TIMGAD récupèrent l'équipage (MERMOZ et REIGNER, le radio) et le courrier. La position de l'hydravion est donnée aux bateaux remorqueurs afin de le ramener pour réparation.



Compagnie Générale Transatlantique
5/5 " TIMGAD " (6.150 Tonneaux. — 8.500 Chevaux).





RÉSUMÉ AMERRISSAGE FORCE

VII-37

DU 21/02/32.

Ligne Alger – Marseille via Baléares.
CAMS 53 n° F-ALCG
Pilote : Jean MERMOZ
Radio : Lucien REGNIER

L'hydravion quitte Alger, dimanche à 6h45.
A 108 milles des cotes algériennes, le moteur avant
cale, l'hélice bloquée suite à une baisse de pression
d'huile.

Les gaz sont mis au moteur arrière.

A une quarantaine de milles de Cabrera, le Cams
perd de l'altitude et nous amerrissons avec une
grosse mer, sans fort choc.

Le radio prévient le bateau à proximité « DJEBEL
AURES ».

Vers les 12h30, un bateau s'approche, c'est le
« TMGAD » et montons à bord.

Après beaucoup d'efforts, l'appareil est amarré.

Nous évacuons le courrier et récupérons les
parties essentielles de la T.S.F.

L'état de la mer ne permet pas le remorquage.

Nous abandonnons l'appareil après avoir transféré
le courrier.



Atelier Jean DIEUZAIDE. Archives LATECOERE n° 169.



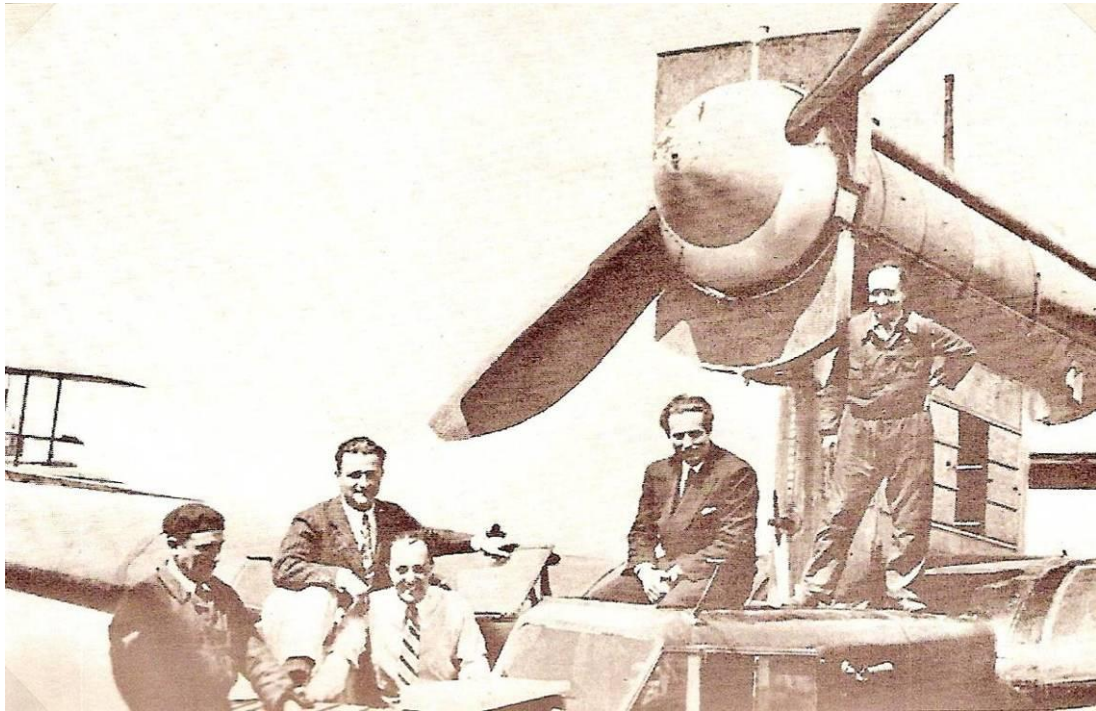
Un sauvetage de Jean Mermoz, obligé de se poser en Méditerranée,
au printemps de 1932, à bord d'un hydravion bimoteur.

L'ILLUSTRATION n° 4894 DU 18/12/16.





VOL MARIGNANE VIA ROME 1932



ICARE n° 123

MERMOZ, DABRY et GIMIE se rendent à l'invitation du ministre de l'air, Italo BALBO. Avec l'hydravion prototype LIORE-OLIVIER 24-1 à deux moteurs Renault. Ils décollent de Marignane en direction de l'hydrobase d'Ostia, près de Rome.



Photo : Musée de l'Hydravion BISCAROSSE. Origine JARRIJE





ST FLORENT CORSE

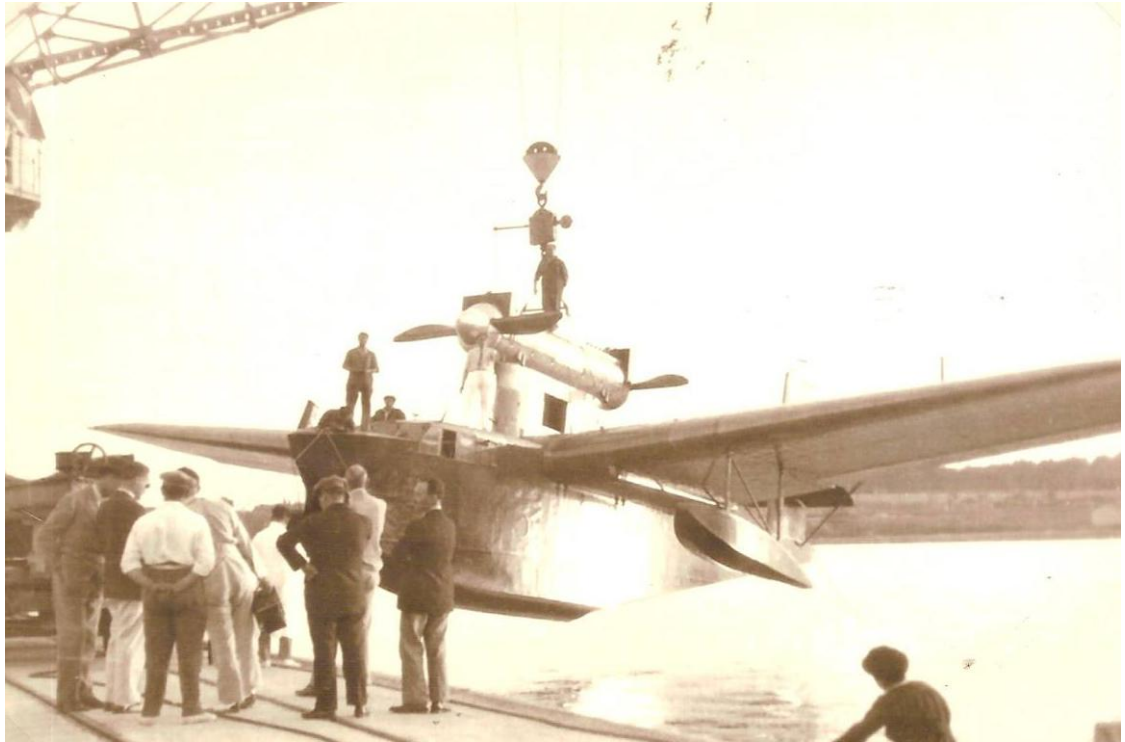


Photo : Musée de l'Hydravion BISCAROSSE. Origine BOUCHE.

De fortes vibrations dans les commandes, les obligent à amerrir à St FLORENT en CORSE. Après avoir réparé ; le vol reprend.





OSTIA « LE LIDO DE ROME »



Photo X, prise d'un dirigeable.





CONGRES DES AVIATEURS TRANSOCÉANIQUES 24 MAI 1932.



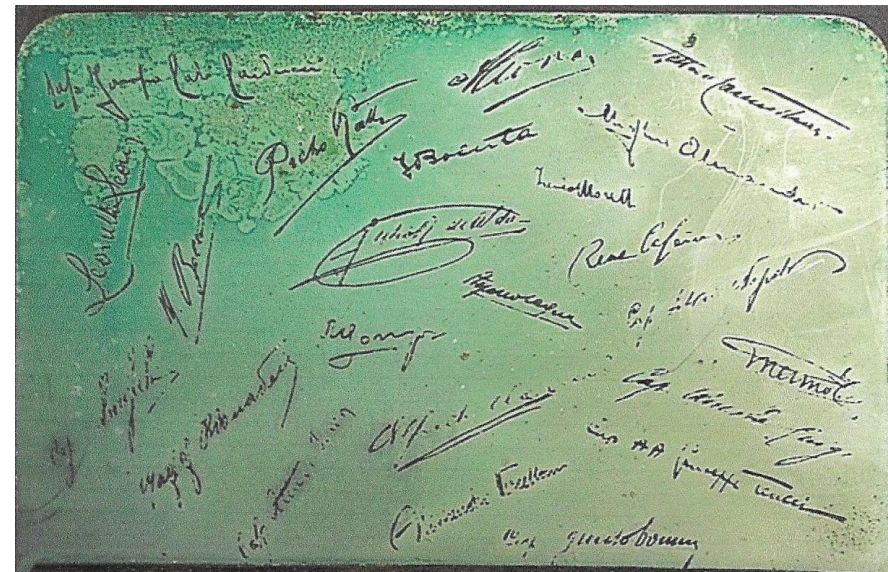
Photo : bureau Historique Biographique du peuple d'ITALIE

Sur le perron de l'hôtel EXCELSIOR en Italie





LIVRET CUIR-ARGENT OFFERT AUX AVIATEURS INVITÉS



Couverture dont dernières pages avec les signatures des invités

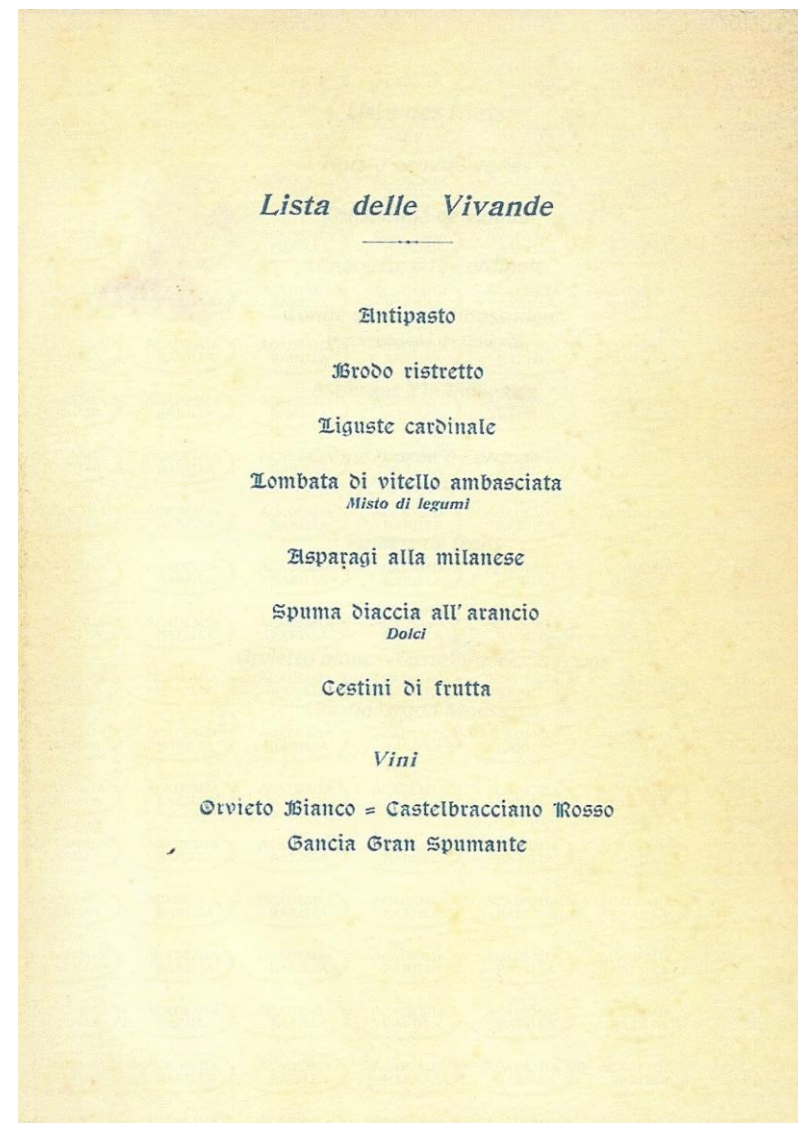




MENU DU 23 MAI 1932 À ROME



Logo de la conférence

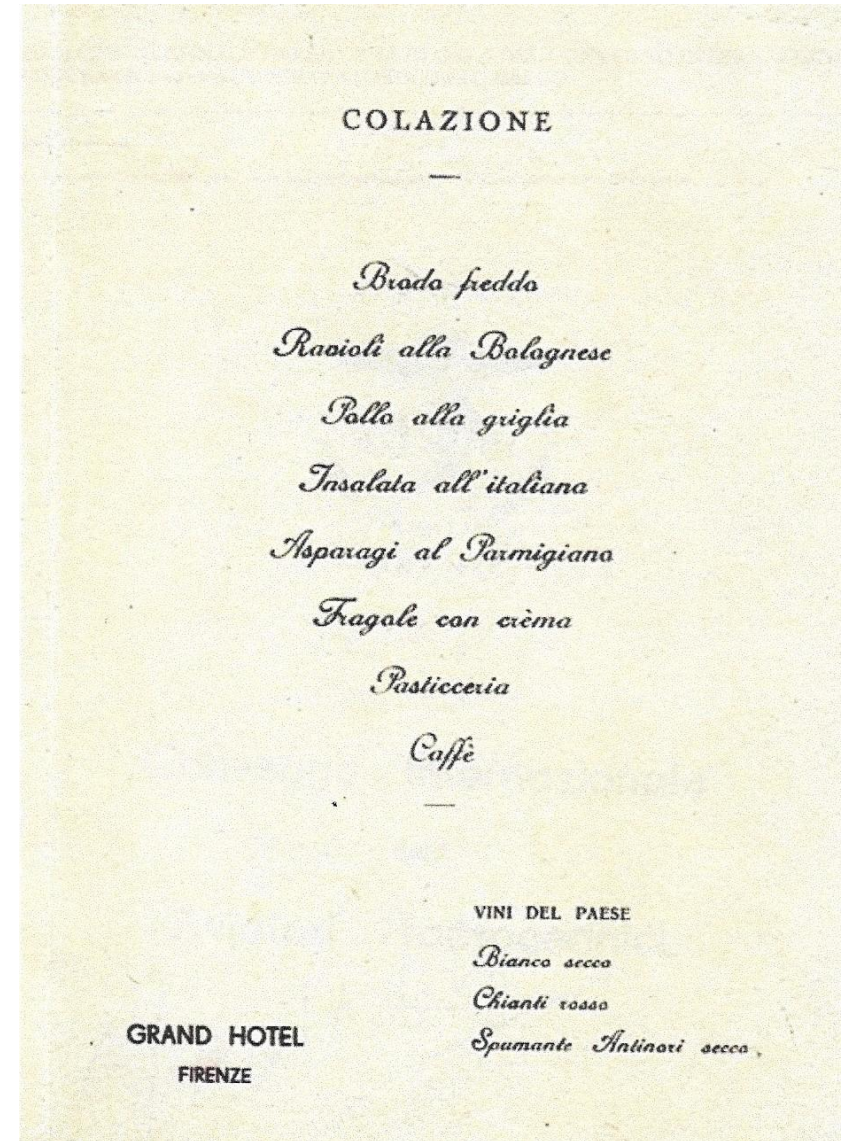




MENU DU 30 MAI 1932 À FLORENCE



Logo de la conférence



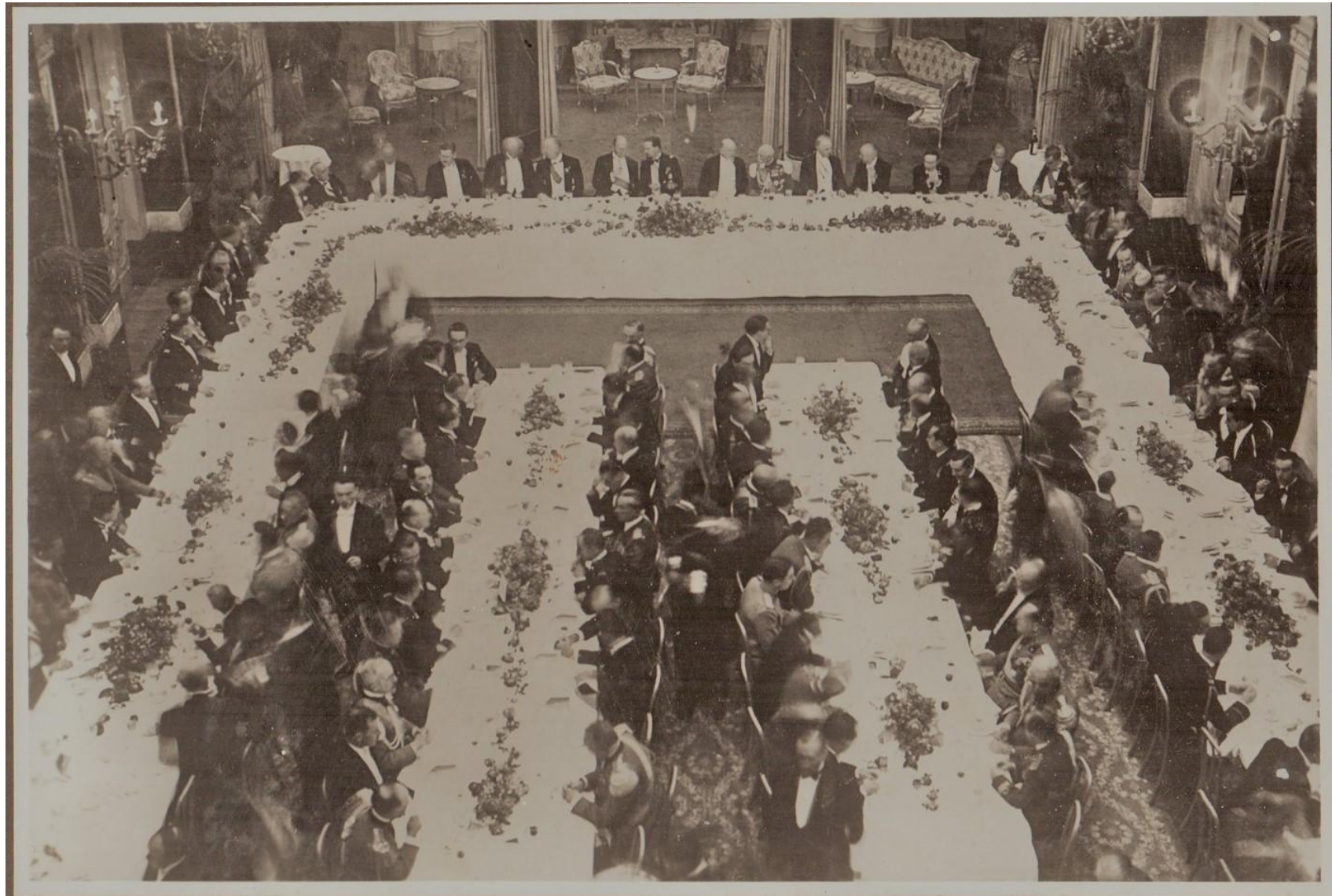
Dédicacé par Italo BALBO

Cf Google Italie





ATTABLÉE AU GRAND HÔTEL





ITALO BALBO

Homme politique italien, militaire, aviateur, ministre et gouverneur de Lybie, fervent républicain.



Photo X

Passionné d'aviation, Italo BALBO prend des cours de pilotage, durant la 1^o guerre mondiale. Il termine cette guerre Capitaine et médaillé.

Après la démobilisation, il devient employé de banque, adhère au fascisme et gravit les différents échelons du ministre de l'Air. Le 12 septembre 1929, il est nommé ministre de l'Air.

Organisateur de deux congrès d'aviateurs transocéaniques, en mai 1932 et mai 1935. Il montra l'extraordinaire dynamisme de l'aviation italienne.

Lui-même réalise deux traversées :

L'Atlantique sud du 17 décembre 1930 au 15 janvier 1931 avec douze hydravions SAVOIA MARCHETTI S 55 A, de la base d'Orbetello à Rio de Janeiro.

L'Atlantique nord du 1 juillet au 12 août 1933 avec vingt cinq hydravions pour un aller-retour ROME CHICAGO.

A son retour, il devient Maréchal de l'Air et gouverneur général de LYBIE.

Il exprime son mécontentement, inquiétude concernant l'alliance avec l'Allemagne et la politique interne et internationale de MUSSOLINI.

Le 28 juin 1940, au dessus de Tobrouk. Son avion est abattu par un canon antiaérien italien, ce qui fera dire à sa veuve qu'il a été victime d'un assassinat.





LE 15 JANVIER 1931 L'ESCADRILLE BALBO ARRIVE À RIO

Le jeune ministre de l'Air Italien, Italo BALBO, conduit l'expédition préparé avec minutie. La marine italienne met à sa disposition 8 navires modernes pour la sécurité de la traversée.

Ce parcours de 10 400 km est fait en 6 étapes :

ORBETELLO via KENITRA	700 km
KENITRA via VILLA CISNEROS	1 000 km
VILLA CISNEROS via BOLAMA	1 500 km
BOLAMA via PORT NATAL	2 000 km
PORT NATAL via BAHIA	1 000 km
BAHIA via RIO de JANEIRO	1 400 km



Il part le 17 décembre 1930 de la base d'Ortello avec 14 hydravions Savoia Marchetti S 55A de type catamaran et propulsés par deux moteurs FIAT de 700cv et un équipage sélectionné et entraîné pour cet exploit.

Ils ne sont plus que dix à Rio de Janeiro : trois d'entre eux ont été accidentés, quant au quatrième, il a été détruit à BOLAMA dans un accident.

Les brésiliens leur font un accueil enthousiaste et chaleureux.





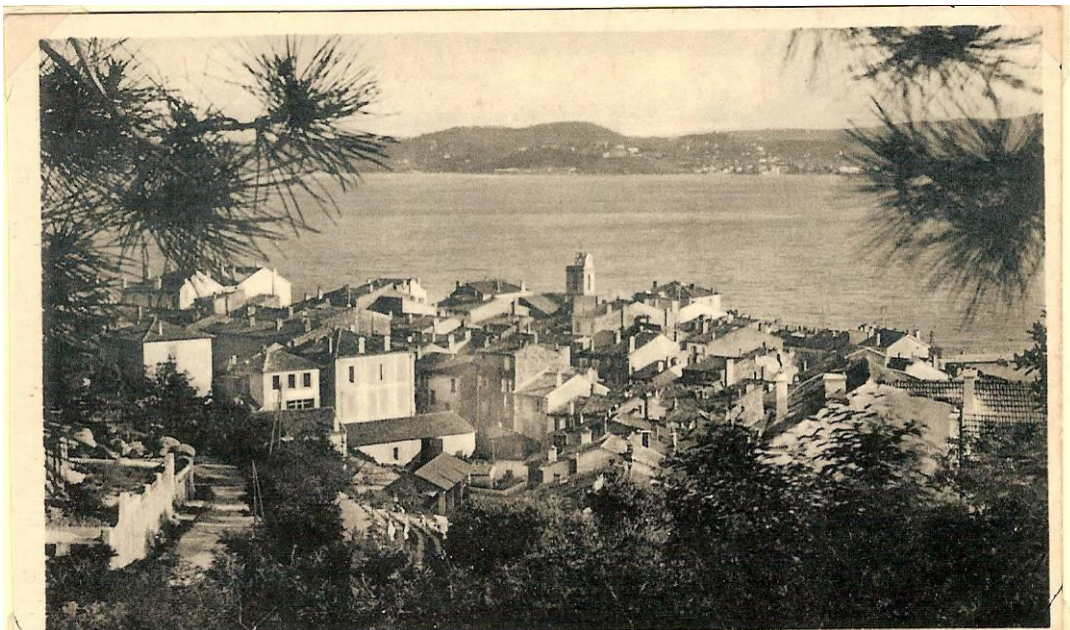
VACANCES JUILLET 1932



h.h.h. Nice.

Promenade des Anglais

MERMOZ, les passe sur la cote d'Azur.



Ste-MAXIME - Vue générale sur St-Tropez



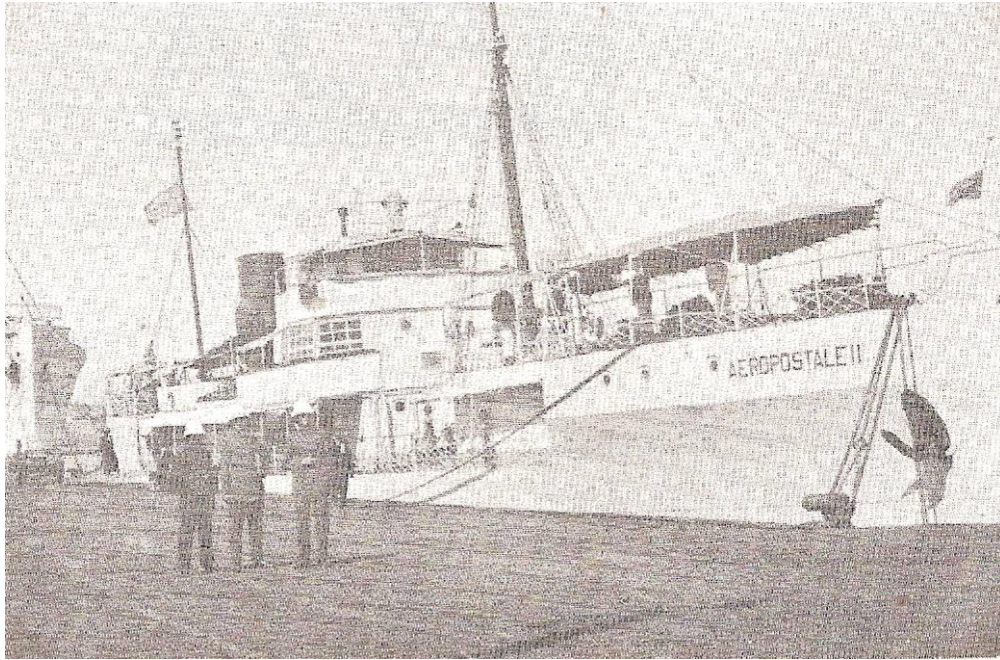


Photo : X





AÉROPOSTALE II



Reproduction du livre P.GRIFFE.

Le 12 aout 1932, l'Aviso et son équipage disparaissent par une nuit de tempête en Atlantique Sud.

« Ils ont pris une place trop obscure dans le martyrologue de notre Ligne. Ils méritent tous, vivants et morts, l'hommage de leurs camarades aériens et la reconnaissance du Pays. »

MERMOZ





DISPARITION DE L'AVISO : AEROPOSTALE II.

Le naufrage de l'avisos de l'Aéropostale

Les recherches entreprises laissent peu d'espoir

Dakar, 17 août. — Bien qu'il n'y ait que très peu d'espoir de retrouver vivant le malheureux équipage de l'avisos « Aéropostale-N.-2 », des recherches ont été entreprises par l'avisos « Aéropostale-N.-4 », de concert avec l'avisos « Seminole », de la marine de l'Etat. Les deux navires parcoururent la mer en zigzag, dans la direction sud-sud-ouest. Leur prospection opiniâtre est malheureusement demeurée sans résultat depuis deux jours.

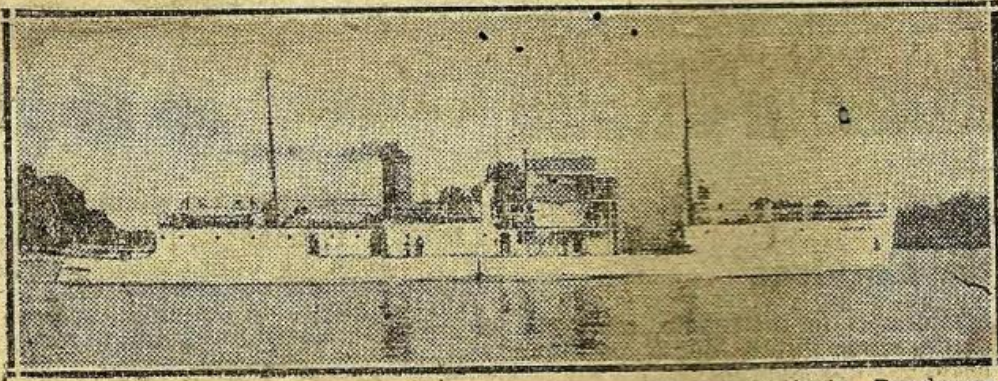
L'« Aéropostale-N.-2 » était pourvu, comme tous les autres bateaux de la

en conversation avec l'avisos. Il ne reçut aucune réponse, et depuis ce moment le navire demeura muet; il était à ce moment très éloigné de la côte.

L'opinion des milieux maritimes est que peu de temps après sa dernière émission, l'« Aéropostale-N.-2 » coula à pic, submergé par la houle qui l'entourait.

SANS NOUVELLE DU BATIMENT

Paris, 17 août. — Le ministère de l'air n'a reçu mardi aucun nouveau renseignement concernant la perte pro-



(Photo Casimir, Bordeaux.)

L'avisos l'« Aéropostale N. 2 ».

Compagnie Générale Aéropostale, de deux postes de radiotélégraphie, ce qui exclut l'hypothèse de l'impossibilité d'une communication par suite de dérangement technique.

D'ailleurs, lors de sa dernière émission, qui eut lieu vendredi dernier à 20 h. 20, et qui était particulièrement hachée, le petit navire signalait qu'il était entré dans une zone agitée, que la mer était très dure et que la piètre communication était due non au mauvais fonctionnement de l'appareil mais à un roulis accentué qui gênait considérablement l'opérateur. Cependant, ce dernier confirmait au poste récepteur de la côte que l'« Aéropostale-N.-2 » espérait pouvoir entrer dans le port de Dakar le lendemain samedi vers 18 heures.

Dix minutes plus tard, à 20 h. 30, le poste côtier essaya d'entrer de nouveau

en conversation avec l'avisos « Aéropostale-N.-2 », chargé de transporter le courrier entre Natal et Dakar.

On confirme simplement les premières indications données dans la presse, sans toutefois pouvoir confirmer le sinistre.

Au sujet du navire et de son équipage, on donne les résultats suivants : « L'avisos n. 2 de l'Aéropostale faisait partie d'une série D 4, avisos mis en service depuis dix-huit mois pour transporter le courrier entre la côte sud et celle de l'Afrique. Ce navire était équipé de moteurs Diesel et sa vitesse était de quinze nœuds.

« L'équipage comprenait un commandant, un second, deux officiers de pont et quatre officiers mécaniciens, trois Français, le radiotélégraphiste, de nationalité brésilienne, et treize hommes d'équipage originaires du Sénégal.



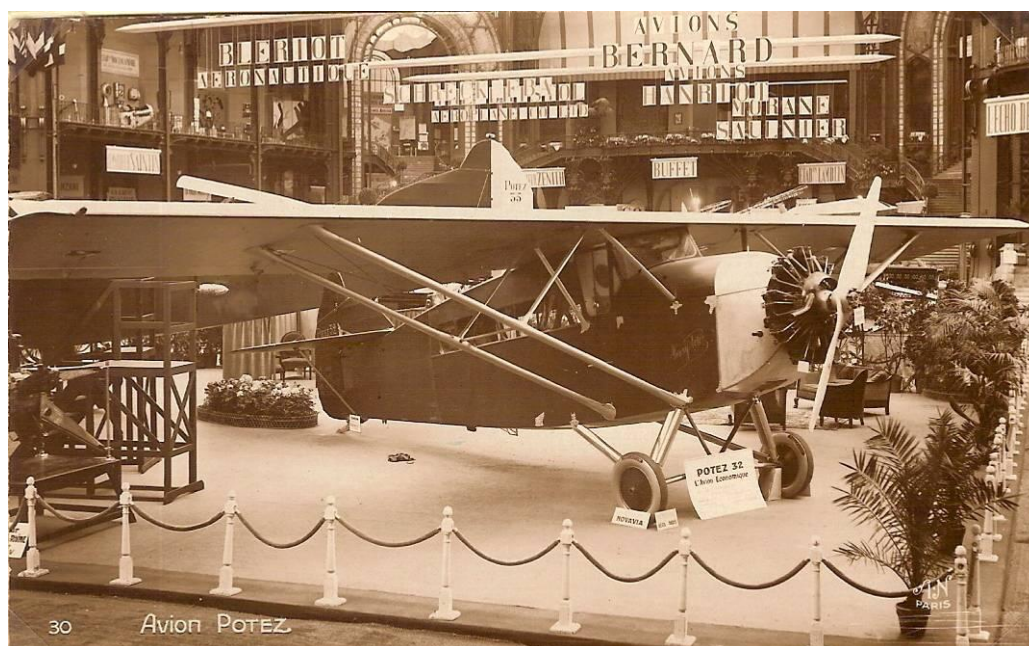


JACQUES DE SAINT PIERRE



Constructeur des avions BERNARD, et Jean MERMOZ nouent des relations professionnelles au début qui se transforment en une solide amitié.

Aussi Jean aime aller se reposer en famille au Château de BESSE, propriété de Jacques de SAINT PIERRE.



Au salon de l'aviation, en arrière plan, le stand des avions BERNARD.





Photo X, vente sur offres SINAIS n° 72.

Jacques de SAINT PIERRE, constructeur des Avions BERNARD et J. MERMOZ.





LE CHATEAU DE BESSE



Photos X, vente sur offres SINAIS n° 72.





Devant un Potez 58 avec la famille SAINT PIERRE lors d'une visite. De gauche à droite : 3^{ème} Mme MERMOZ, Mme ST PIERRE avec un enfant dans ses bras et son mari avec chapeau, leur fille Jacqueline, V. de MARTINOFF et Mr CALVERAC.





Photos X, vente sur offres SINAIS n° 72.

Quoi de mieux que le silence de la nature pour réfléchir sur des projets...





CAPRI LE 29 « MAI 1932

MERMOZ écrit à ses grands parents à Mainbressy :

« Ile de Capri 29 mai, vous embrasse bien affectueusement, jean »



Photo les enfants tombles

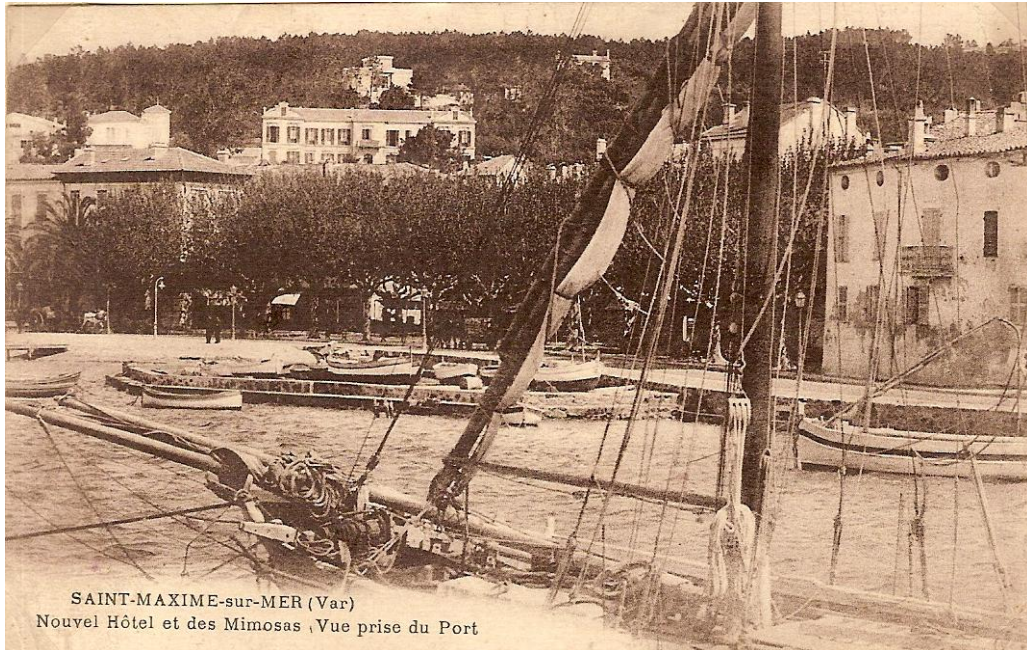
Rochers I Faraglioni di Capri.

Info vente ARTCURIAZL octobre 2008 (lot n° 71M).





STE MAXIME LE 2 JUILLET 1932



MERMOZ et son épouse écrivent à sa mère à Paris :

« Cure de soleil et de repos. Ma petite maman nous t'embrassons bien affectueusement de tout notre cœur, à bientôt. Jean, Hôtel des mimosas Ste Maxime. »





L AÉROPOSTALE V



L'Aéropostale achète en 1932 à la Cie FRAISSINET le LIAMONE qui assure la liaison maritime avec la Corse.

Il sera baptisé **AÉROPOSTALE V**

Démoli en 1937.





LA RENCONTRE : COUZINET - MERMOZ

L'ingénieur René COUZINET ne connaît pas MERMOZ et ne veut pas de pilote connu pour piloter son avion.

Aussi, le Capitaine MAILLOUX, navigateur de l'Arc en Ciel, prépare une entrevue avec Raoul HELBRONNER, le collaborateur direct du Président du conseil de l'Aéropostale en liquidation, Raoul DAUTRY.



L'ingénieur Couzinet.



Mermoz.

Ce rendez vous est prévu le 15 aout 1932 à la station balnéaire belge, sur les bords de la mer du Nord « ZOUTE » casino d'Ostende.

Ils s'y rendent ensemble avec un Couzinet 30 que pilote MERMOZ.





13 AOUT 1932



Photo : ANDRE

MERMOZ et COUZINET se rendent en Belgique pour leur rendez vous au Casino de KNOCKE le ZOUTE, prévu pour le 15 aout.

MERMOZ Pilote le « petit couzinet ». Une solide amitié naît de leur passion commune pour l'aviation, épris d'un même idéal et d'un même désintéressement.





COUZINET 30 ET 30 N° 1

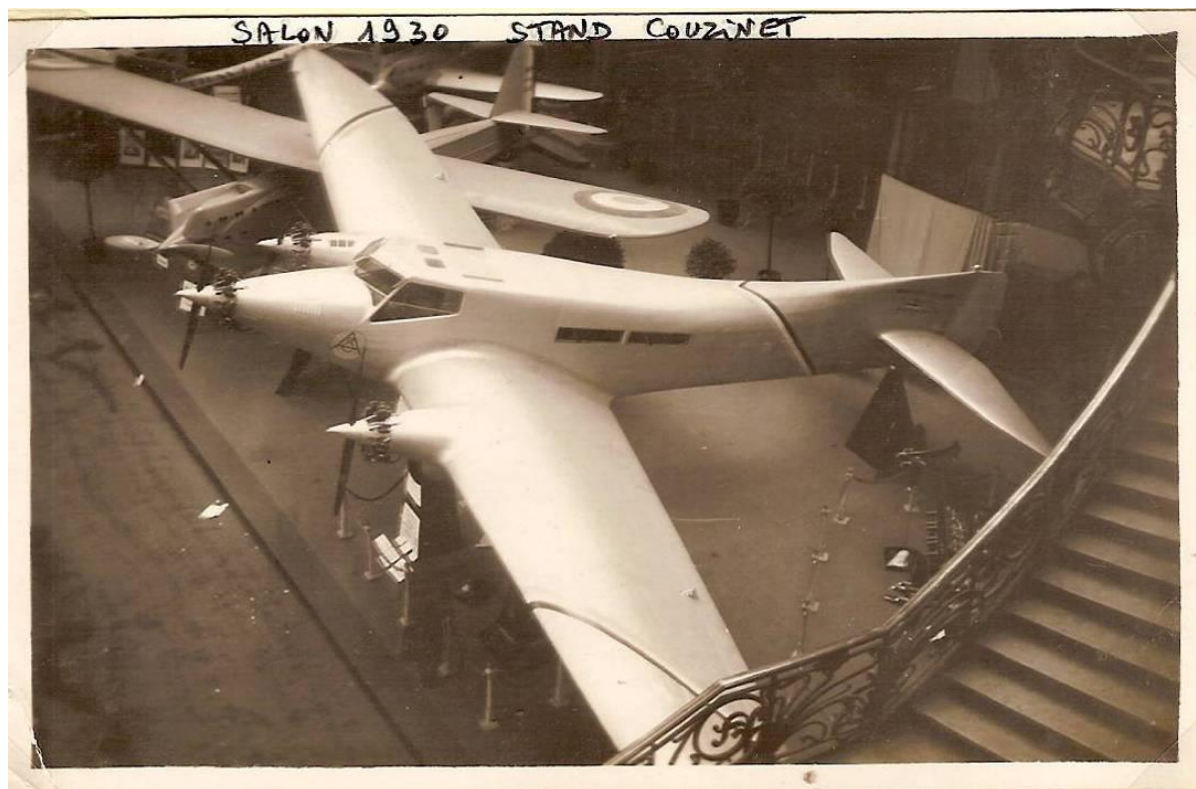


Photo : ANDRE

Constructeur : René COUZINET

Type :	30	30 n°1
Longueur :	11,41 m	11,41 m
Envergure :	16,16 m	16,16 m
Poids total en charge :	1 815 kg	1 465 kg
Poids à vide :	1 074 kg	1 153 kg
Vitesse maximale :	178 km/h	165 km/h
Autonomie :	2 000 km	2 000 km
Plafond :	3 600 m	3 300 m
Moteur :	3 salmson 9Ad de 40 ch.	

Commentaire : Quadriplace de tourisme, train fixe, monoplan à aile basse et construction en bois

Equipage : 4

Un seul exemplaire construit de chaque, le type 30 fera son premier vol le 21/10/1930.





Copie de photo



Photo : Fédération Jean MERMOZ
« L'Aviation pour Tous »





AEROPOSTALE



	Par avion		Par voie ordinaire		Par bateau	
France - Algérie	Alger en 5 heures				Marseille - Alger 27 heures	Port-Vendres - Alger 25 h.
France - Maroc .	Casablanca en 10 heures		Bordeaux-Madrid-Casablanca, 30 h. Port-Vendres-Oran-Casablanca, 68 h.		Bordeaux-Casablanca, 71 heures	Marseille-Casablanca, 68 heures
France-A.O.F. . .	Dakar en 30 h.				Bordeaux-Dakar 8 jours	
France-Amérique du Sud	Rio-de-Janeiro en 7 jours				France - Rio-de-Janeiro, de 11 à 18 jours	
	Buenos-Ayres en 8 jours				France - Buenos-Ayres, de 15 à 21 jours	
	Santiago en 9 jours					
	Lima-La Paz 10 à 12 jours				France-Lima-La Paz, 22 à 30 j.	

Lignes en exploitation ———
 Lignes en organisation - - - - -
 C^o G^o Aéropostale ———
 C^o Transafricaine d'Av^o ———





AÉROPOSTALE

Agences et Bureaux de Renseignements en France et en Afrique du Nord

Paris. — Siège Social de la Compagnie, 5, Avenue de Friedland. Téléphone : Élysées 52-72 à 52-76. Adr. télégr. Aéropostal-Paris.
Paris. — Compagnie des Chargeurs Réunis et Sud-Atlantique, 3, Boulevard Malesherbes. Téléphone : Anjou 08-00.
 — Gare Saint-Lazare, Bureau Anglais (Salle des Pas-Perdus). Téléphone : Laborde 74-31.
 — Banque Française et Italienne pour l'Amérique du Sud (Bureau de Tourisme), 4, Rue Meyerbeer. Téléphone : Taitbout 94-80.
 — Gare d'Orsay, Bureau du Télégraphe. Téléphone Littré 32-19.
 — Gare Montparnasse, Quichet "Places de Luxe", 1^{er} étage. Tél. Littré 99-54.
Bordeaux. — Agence Havas, Péristyle du Grand Théâtre, Place de la Comédie. Téléphone 55-72.
Biarritz. — Agence Havas, Place de la Liberté. Téléphone 3-13.
Cannes. — 3, Rue du Maréchal-Foch.
Le Havre. — Compagnie des Chargeurs Réunis, 99, Boulevard de Strasbourg. Téléphone 64-61.
Lyon. — Carlton Hôtel, Rue de Jussieu. Téléphone : Franklin 33-90.

Marseille. — 93, Canebière. Adr. télégr. : Aéropostal-Marseille. Téléphone : Colbert 40-17 et 40-22.
Monte-Carlo. — Agence Havas, Boulevard des Moulins.
Nantes. — Agence Fournier, Place Graslin. Tél. 145-60, 145-62 et 149-20.
Nice. — Agence Havas, 13, Place Masséna.
Rouen. — Bureau de Tourisme, Gare Rive Droite. Téléphone 30-24.
Toulouse. — Office des Voyages de la Dépêche : 42 bis, Rue Alsace-Lorraine. — Téléphone 15-71.

Alger. — 4, Rue de la Liberté. Adr. tél. : Aéropostal-Alger. Tél. 4-74.
Casablanca. — 13, Rue Nolly. Adr. tél. : Aéropostal-Casablanca. Tél. A.08-75
Fez. — Compagnie des Wagons-Lits. Téléphone 32-86.
Rabat. — Compagnie des Wagons-Lits. Téléphone 39-43.
Tanger. — Compagnie des Wagons-Lits. Téléphone 0-83.

HORAIRES

Service quotidien FRANCE - ESPAGNE - MAROC (Départ de Toulouse et de Marseille)			Service quotidien (sauf lundi) MARSEILLE - ALGER			Service hebdomadaire FRANCE-AFRIQUE OCCID ^{te} FRANÇAISE AMÉRIQUE DU SUD		
Km.	heures	heures	heures	heures	heures			
Marseille	4.45	vers 16.30	Marseille	6.30	vers 11.45	Marseille	Dimanche	Samedi
380 { Toulouse	5.30	- 15.30	Alger	vers 11.30	- 6.45 ⁽²⁾	Toulouse	Dimanche	Samedi
{ Barcelone	vers 7.30	- 13.30	(2) Du 1 ^{er} Novembre 1932 au 31 Mars 1933			Dakar	Lundi	Vendredi
480 Alicante	- 10.00	- 11.00	La ligne Marseille-Alger est réservée			Rio-de-Janeiro	Samedi	Samedi
670 Tanger	- 13.45	- 7.15	au transport de la poste et des messageries			Montevideo	Dimanche	Samedi
225 Rabat	- 15.00	- 6.00	et n'assure pas actuellement le service			Buenos-Ayres.	Dimanche	Samedi
90 Casablanca	- 15.30	- 5.30 ⁽¹⁾	des passagers.			<i>Le parcours de France en Argentine est ainsi effectué en une semaine. Les correspondances aériennes destinées au Sud de l'Argentine, au Chili et au Pérou sont rattachées par avion dès leur arrivée à Buenos-Ayres.</i>		
1845								

(1) Du 15 Novembre 1932 au 31 Janvier 1933, les départs ont lieu de Casablanca à 4 h. 30.

POSTE AÉRIENNE

L'affranchissement comporte :

1° la taxe postale ordinaire ; 2° la surtaxe aérienne ; 3° éventuellement, les taxes accessoires (recommandation, exprès, accusé de réception, etc.)

SURTAXES POSTALES

(en sus des taxes postales ordinaires)

AU DÉPART DE FRANCE			AU DÉPART DU MAROC ET DE L'ALGÉRIE		
	Lettres - Cartes postales Paquets clos	Échantillons - Imprimés Papiers d'affaires (1) Petits paquets (2)		Lettres - Cartes Postales Paquets clos	Échantillons - Imprimés Papiers d'affaires (1) Petits paquets (2)
France- {	8.50 par 5 gr.	17. » par 50 gr.	Maroc {	France	1 fr. par 10 gr. 1 fr. 25 par 50 gr.
				Espagne	1 fr. — 1 fr. 25 —
				Maroc-Intervilles	0 fr. 25 — 0 fr. 25 —
				Afrique O ^{le} F ^{se} .	2 fr. — 2 fr. 50 —
				Amérique du Sud	8 fr. par 5 gr. 16 fr. —
France-Algérie	1. » par 10 gr.	1.25 par 50 gr.	Algérie {	France	1 fr. par 10 gr. 1 fr. 25 par 50 gr.
France-Maroc				Espagne	1 fr. — 1 fr. 25 —
France-Afrique Occid ^{le} F ^{se}	3. » —	3.75 —		Afrique O ^{le} F ^{se} .	2 fr. — 2 fr. —
France-Espagne	0.75 par 20 gr.	0.75 par 20 gr.	Amérique du Sud	8 fr. par 5 gr. 18 fr. —	

(1) Ne sont pas admis au transport par voie aérienne dans le régime franco-colonial.

(2) Envois contenant des marchandises passibles ou non de droits de douanes. Le poids maximum de ces objets de correspondance est de 1 kilogramme. Ils doivent être munis de la partie supérieure de l'étiquette verte "douane" délivrée par les bureaux de poste et être accompagnés d'une déclaration pour la douane.
 Les Petits Paquets ne sont admis actuellement que pour le Brésil et l'Argentine.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1° Les correspondances à transmettre par avion peuvent être déposées dans tous les bureaux de poste et dans les boîtes spéciales de la Compagnie Générale Aéropostale (boîtes tricolores) ; elles doivent porter, bien apparente, la mention : "PAR AVION".

2° Tous les objets de correspondance sont admis (sauf les valeurs déclarées) ; ils peuvent être recommandés et, le cas échéant, grevés de contre-remboursement.

L'affranchissement (taxe ordinaire et surtaxe aérienne) est effectué en timbres-poste ordinaires.

3° LA COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE tient à la disposition des usagers des enveloppes et des papiers à lettre spéciaux dont le faible poids permet l'affranchissement minimum des correspondances pour toutes destinations. Ces enveloppes et papiers sont en vente chez les dépositaires des Messageries HACHETTE et dans les principales papeteries.

4° Les jours et heures limites de dépôt des correspondances sont variables suivant les régions. Se renseigner auprès des Bureaux de Poste ou des Agences de l'Aéropostale.

Pour tous renseignements concernant la poste aérienne, s'adresser aux bureaux de poste et aux agences de l'AÉROPOSTALE.





PASSAGERS

TARIF DES BILLETS DE PASSAGE

(Tarif d'Hiver : du 1^{er} Octobre 1932 au 31 Mars 1933)

	à :	CASABLANCA	RABAT	TANGER	MALAGA	ALICANTE	BARCELONE	TOULOUSE	MARSEILLE
De	Toulouse	1.250 fr.	1.185 fr.	1.035 fr.	925 fr.	580 fr.	255 fr.	—	—
	Marseille	1.250 fr.	1.185 fr.	1.035 fr.	925 fr.	580 fr.	330 fr.	—	—
	Barcelone	450 ptas	390 ptas	360 ptas	—	—	—	115 ptas	155 ptas
	Alicante	300 ptas	275 ptas	205 ptas	—	—	—	265 ptas	265 ptas
	Malaga	145 ptas	120 ptas	50 ptas	—	—	—	420 ptas	420 ptas
	Tanger	210 fr.	150 fr.	—	110 fr.	450 fr.	800 fr.	1.035 fr.	1.035 fr.
	Rabat	60 fr.	—	150 fr.	265 fr.	605 fr.	860 fr.	1.185 fr.	1.185 fr.
	Casablanca	—	60 fr.	210 fr.	325 fr.	665 fr.	990 fr.	1.250 fr.	1.250 fr.

Billets Aller et Retour. — Réduction de 10 % sur le montant du billet de retour (validité : un mois).

NOTA. — Les passagers ne sont pas admis pour l'Algérie, l'A. O. F. et l'Amérique du Sud.

BAGAGES, EXCÉDENTS

Une franchise de 15 kilogrammes de bagages est accordée à chaque passager. L'excédent est admis suivant les disponibilités de l'appareil et taxé conformément aux tarifs ci-dessous :

France-Maroc ou vice-versa (1) 20 fr. le kilogr. Maroc-Espagne ou vice-versa 10 fr. le kilogr.
France-Espagne ou vice-versa 10 fr. le kilogr. Maroc-Interotilles 5 fr. le kilogr.

(1) Dans le sens Maroc-France, les excédents de bagages sont taxés à raison de 10 francs le kilogramme, de 16 à 25 kilogrammes. Au-dessus de ce poids, tarif normal.

CORRESPONDANCES PAR VOIE FERRÉE

Les passagers partant de Paris peuvent utiliser le train quittant Paris-Orsay à 17 h. 18 et arrivant à Toulouse à 4 h. 29.

Les passagers en provenance des régions Est et Sud-Est ont à leur disposition le train 759 arrivant à Pas-des-Lanciers — station desservant notre aéroport de Marseille-Marignane — à 4 h. 15.

Des automobiles de notre Compagnie assurent le transport gratuit des passagers entre { la gare de Toulouse-Matabiau et l'aéroport de Montaudran.
les gares de Pas-des-Lanciers ou de Marseille et l'aéroport de Marignane

ASSURANCE

Les passagers peuvent s'assurer personnellement et faire assurer leurs bagages à des taux de prime très réduits. Les polices sont délivrées immédiatement et sans formalités, par toutes les Agences et Escales de la Compagnie.

MESSAGERIES

1^o Poids maximum : 50 kilogr. par colis. — Dimensions maxima : 0,75 x 0,50 x 0,50.

2^o Les envois sont acceptés en port payé ou en port dû, ils peuvent être grevés d'un remboursement. — Les colis sont assurés sur la demande des expéditeurs.

3^o L'expéditeur est tenu de remettre les documents exigés par les règlements de douane, de police ou fiscaux des pays de transit ou de destination ainsi que quatre déclarations pour les douanes et une déclaration d'expédition.

4^o Dès leur arrivée, les aéropaquets sont immédiatement dédouanés par les soins de la Compagnie et livrés au destinataire. (Le dédouanement a lieu d'office, sauf instructions contraires de l'expéditeur).

TARIFS

(Applicables à dater du 1^{er} Décembre 1932)

De France	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">en Espagne (Barcelone, Alicante) 15 fr.</td> <td rowspan="4" style="padding: 0 10px;">} le kilogr.</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">en Algérie 15 fr.</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">au Maroc 25 fr.</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">en A. O. F. (Port-Etienne, Saint-Louis; Dakar) 35 fr.</td> </tr> </table>	en Espagne (Barcelone, Alicante) 15 fr.	} le kilogr.	en Algérie 15 fr.	au Maroc 25 fr.	en A. O. F. (Port-Etienne, Saint-Louis; Dakar) 35 fr.	Du Maroc	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">en France 25 fr.</td> <td rowspan="4" style="padding: 0 10px;">} le kilogr.</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">en Espagne (Barcelone, Alicante) 15 fr.</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">en A. O. F. (Port-Etienne, Saint-Louis, Dakar) 20 fr.</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 5px;">Maroc-Interilles 5 fr.</td> </tr> </table>	en France 25 fr.	} le kilogr.	en Espagne (Barcelone, Alicante) 15 fr.	en A. O. F. (Port-Etienne, Saint-Louis, Dakar) 20 fr.	Maroc-Interilles 5 fr.
en Espagne (Barcelone, Alicante) 15 fr.	} le kilogr.												
en Algérie 15 fr.													
au Maroc 25 fr.													
en A. O. F. (Port-Etienne, Saint-Louis; Dakar) 35 fr.													
en France 25 fr.	} le kilogr.												
en Espagne (Barcelone, Alicante) 15 fr.													
en A. O. F. (Port-Etienne, Saint-Louis, Dakar) 20 fr.													
Maroc-Interilles 5 fr.													
		D'Algérie en France 15 fr.	—										

Taxation minimum pour toutes destinations : 1 kilogramme. — Au-dessus de 1 kilogramme, les colis sont taxés par 100 grammes ou fraction de 100 grammes, suivant le tarif propre à chaque destination.

Les Tarifs ci-dessus sont absolument nets.

Ils s'entendent pour l'intégralité du transport, depuis le dépôt dans une Agence ou escale de la Compagnie, ou chez l'un de nos intermédiaires accrédités, jusqu'à la livraison au domicile du destinataire en France, au Maroc, en Algérie, en Espagne (Barcelone et Alicante seulement), en A. O. F. (Port-Etienne, Saint-Louis, Dakar seulement). Les taxes douanières et les frais de dédouanement ne sont pas compris dans ces tarifs. Ils sont à la charge du destinataire sauf instructions contraires de l'expéditeur.

Les aéropaquets à destination des villes d'Espagne, non desservies par nos aéroplanes, sont réexpédiés en port dû, à partir du plus proche aéroport.

Une ristourne de 4 frs par kilogr., sur les tarifs ci-dessus, est consentie sur le coût du transport des aéropaquets directement expédiés d'une escale quelconque de notre réseau, à un destinataire résidant dans une ville desservie par une de nos aéroplanes - (exception faite pour le tarif Intervilles-Maroc qui reste fixé à 5 frs le kilogr.)

LIEUX DE DÉPÔT

PARIS. — HERNU, PERON & STOCKWELL, Agents de Frêt de la Compagnie Aéropostale, 13, Rue de Nancy et chez les principaux transitaires.
PROVINCE, MAROC, ALGÉRIE. — Agences de la Compagnie (voir page 2) et principaux transitaires.





STANAVO

**L'ESSENCE ET LES HUILES MINÉRALES
POUR L'AVIATION**

STANAVO

**sont employées par les grandes Compagnies
Aériennes et assurent sans défaillance
le dur service des avions des
lignes commerciales**



**Les produits STANAVO
sont distribués en France par
L'ÉCONOMIQUE S. A.
82, Av. des Champs-Élysées, PARIS**

**Les Huiles Minérales STANAVO
sont également vendues par la
Sté A^{me} A. ANDRÉ FILS
8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS**





COUZINET 10 « ARC EN CIEL »



Photo : ANDRE

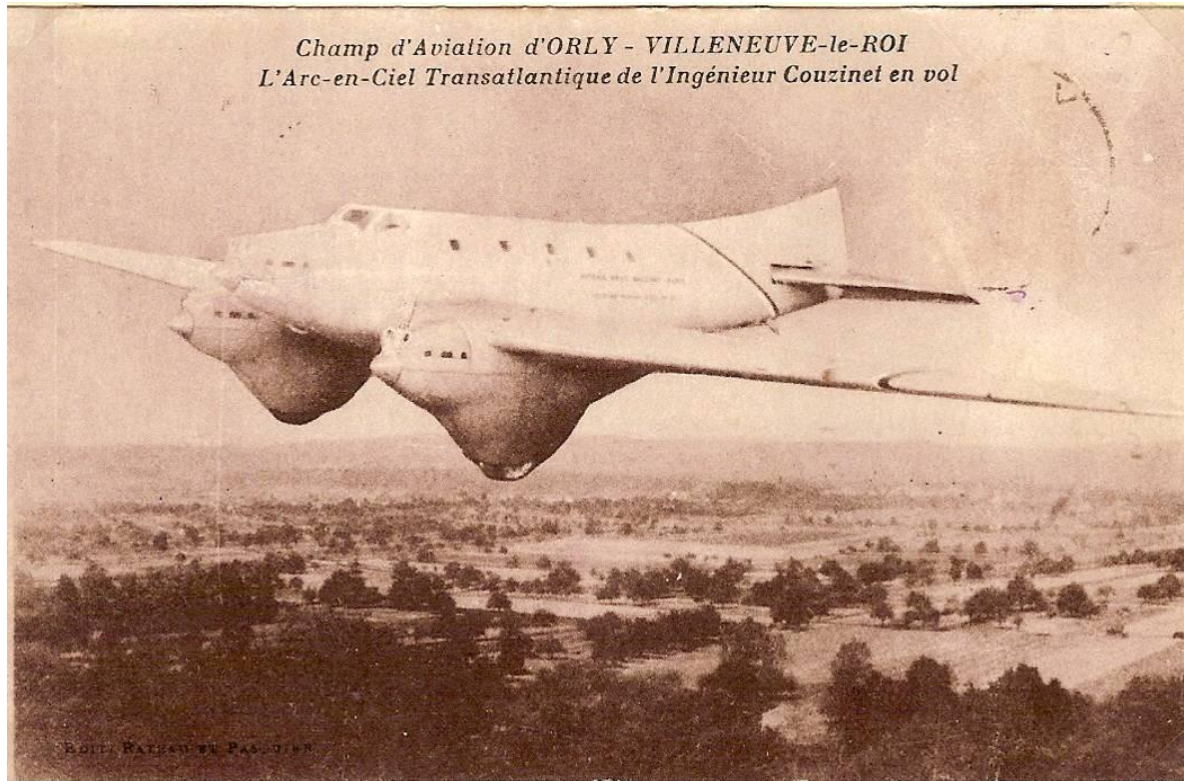
Constructeur : René COUZINET
Type : monoplan aile basse, construction en bois
Longueur : 15,45 m
Envergure : 27,00 m
Poids total en charge : 9 300 kg
Vitesse maximale : 230 km/h
Autonomie : 3 000 km
Plafond : 6 000 m
Moteur : 3 HISPANO SUIZA 8Ac de 180 ch.

Commentaire : Quadriplace de raid construit aux Ateliers LETORT.
Premier vol le 7 mai 1928, effectué par le pilote Maurice DROUHIM et
l'ingénieur GIANOLA.
Un seul exemplaire construit, converti en type 27 en juillet 1928.





COUZINET 27 « ARC EN CIEL »



Constructeur : René COUZINET

Type : monoplan aile basse, construction en bois

Longueur : 15,68 m

Envergure : 27,00 m

Poids total en charge : 10 230 kg

Vitesse maximale : 240 km/h

Autonomie : 6 000 km

Plafond : 6 800 m

Moteur : 2 HISPANO SUIZA 8Ac de 180 ch et un HISPANO SUIZA 12 Lb de 600 ch

Commentaire : Quadriplace de raid.

Un seul exemplaire construit, le type 10 avec un nouveau moteur central.

Il s'écrasera le 8 août 1928 lors des essais. Le mécanicien André LANET fut tué sur le coup et le pilote Maurice DROUHIM mourut 2 jours plus tard de ses blessures.





COUZINET C70 « ARC EN CIEL »



(Cliché André. Le Bourget)

Constructeur : René COUZINET
Type : monoplan aile basse, construction en bois.
Longueur : 16,15 m
Envergure : 30,00 m
Poids total en charge : 16 610 kg
Vitesse maximale : 280 km/h
Autonomie : 6 800 km
Plafond : 6 000 m
Moteur : 3 HISPANO SUIZA 12 Nb de 650 ch.

Commentaire : Après l'accident du 8 août 1928, l'ingénieur R.COUZINET remet en construction son prototype. Il sera détruit dans l'incendie de son usine à Meudon ainsi que les plans.

Devant tant d'adversités, il remet son équipe à la construction du nouveau modèle. Le premier vol aura lieu le 11 février 1932. Un seul exemplaire sera construit. MERMOZ franchira l'Atlantique Sud en 14 h 27 mn, le 16 janvier 1933..





RENÉ COUZINET

Né le 20 juillet 1904 à Saint Martin les Noyers, en Vendée.

Il se passionne pour l'aviation dès son enfance.

Second de sa promotion à l'école des Arts et Métiers d'Angers.

Il intègre l'Ecole Supérieure de l'Aéronautique en 1924 avant d'être incorporé dans l'armée de l'air en 1925.

En 1927, il construit son premier avion, l'Arc-en-ciel n°1 ou Couzinet 10. D'autres modèles suivront.

Jean Mermoz et René Couzinet, amis et complices, n'ont qu'un objectif :

Améliorer la qualité des avions pour sécuriser les vols.

Pour eux, l'avion terrestre, grâce à ses performances est plus sûr que l'hydravion.



Les officiels de l'aéronautique française n'acceptent pas ses réalisations.

en 1933, son bureau d'études est fondu au sein de Breguet.

Le 13 octobre 1939, il épouse Gilberte Chazottes, veuve de Jean Mermoz.

Après la Seconde Guerre mondiale, toutes les portes des bureaux d'études lui sont fermées.

Ses projets futuristes d'hydroglisseur et d'avion à décollage vertical sont rejetés.

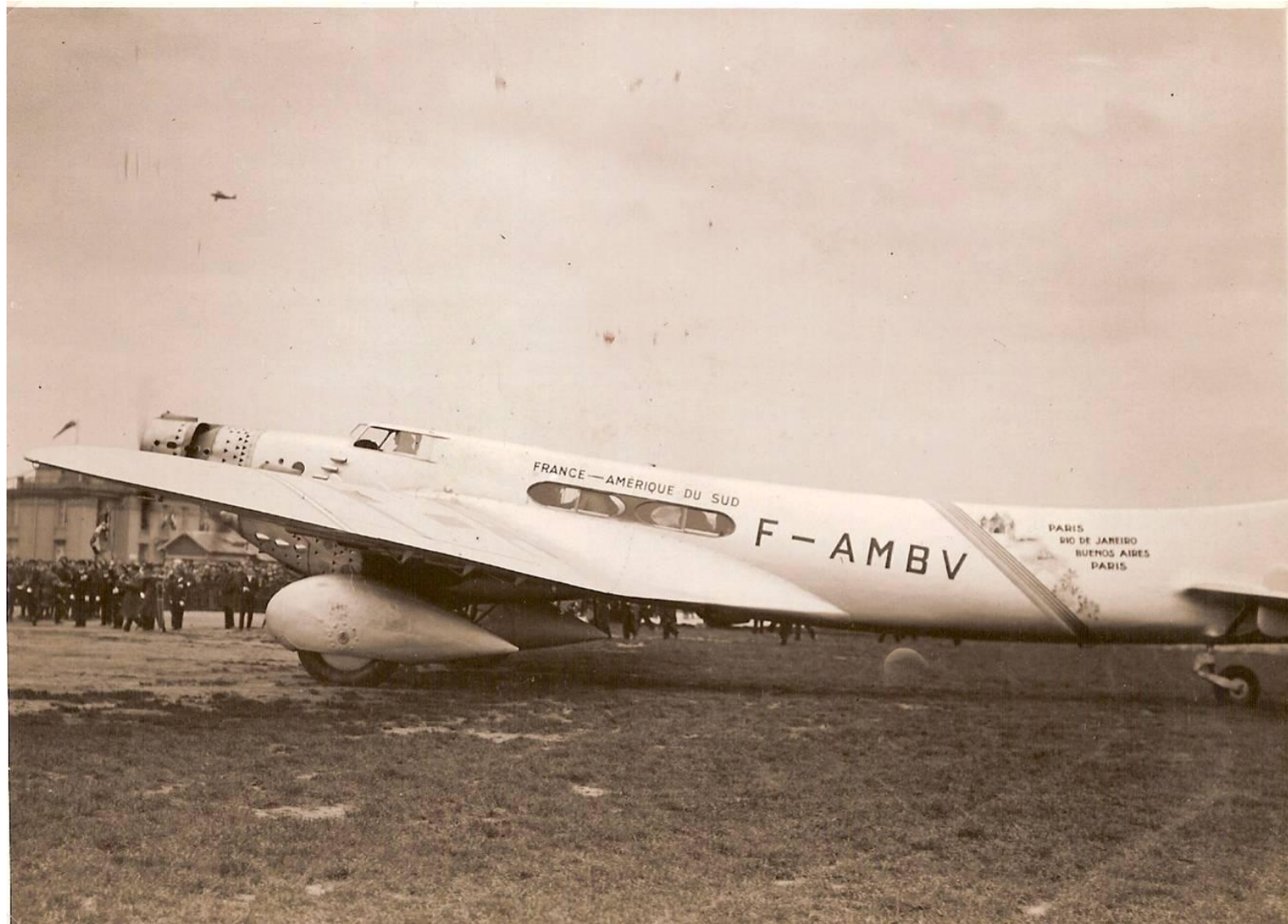
Le 16 décembre 1956, désespéré, il se suicide avec son épouse.

Photo : KEYSTONE.





L'ARRIVÉE DE L'ARC EN CIEL



Au Bourget, devant la foule émue, le 27 octobre 1934

Photo : MEURISSE

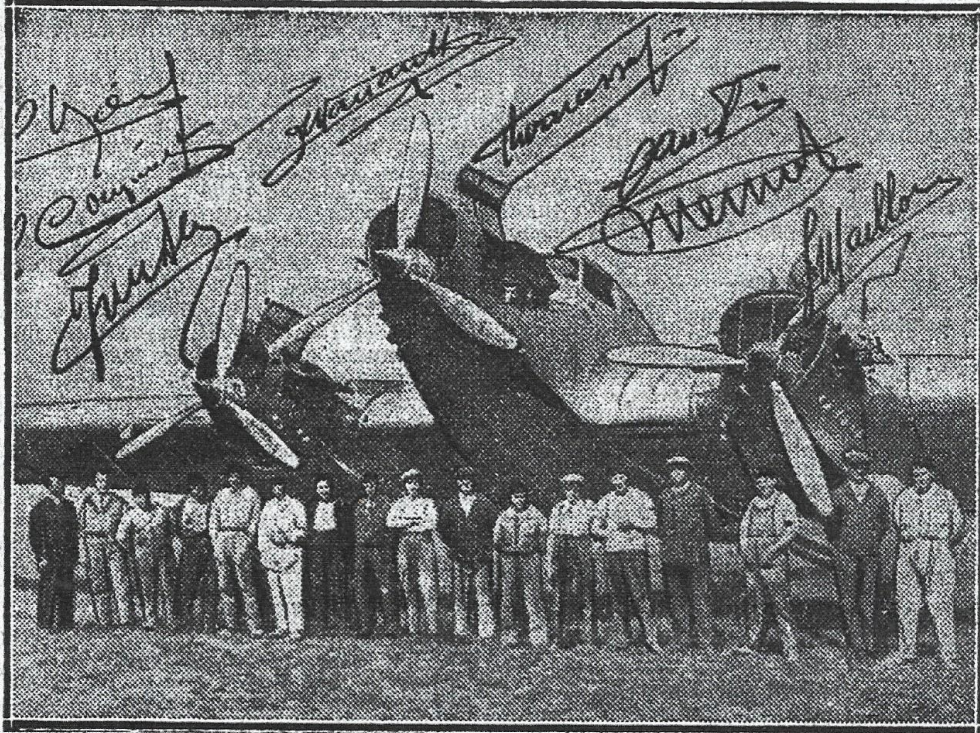




7/01/1933, L'ARC EN CIEL S'ENVOLE POUR ISTRES

VII-73

L'« Arc-en-Ciel » vole de Paris à Marseille en 2 heures 32



L'équipage du puissant avion et les signatures de ses membres

Le temps-record sur le parcours Le Bourget-Istres (aérodrome de Marseille) appartenait à Codos, en 2 heures 55.

Depuis hier, il est passé à l'Arc-en-Ciel de René Couzinet (à trois moteurs et chambre de machines) qui a réussi l'incroyable temps de 2 heures 32. Parti du Bourget à 14 heures; il est arrivé à Istres à 16 heures 32.

Il avait à bord les pilotes Mermoz et capitaine Carretier, le capitaine Malloux, navigateur, les mécaniciens Jousse et Mariani, les radiotélégraphistes Manuel et Thomasset.

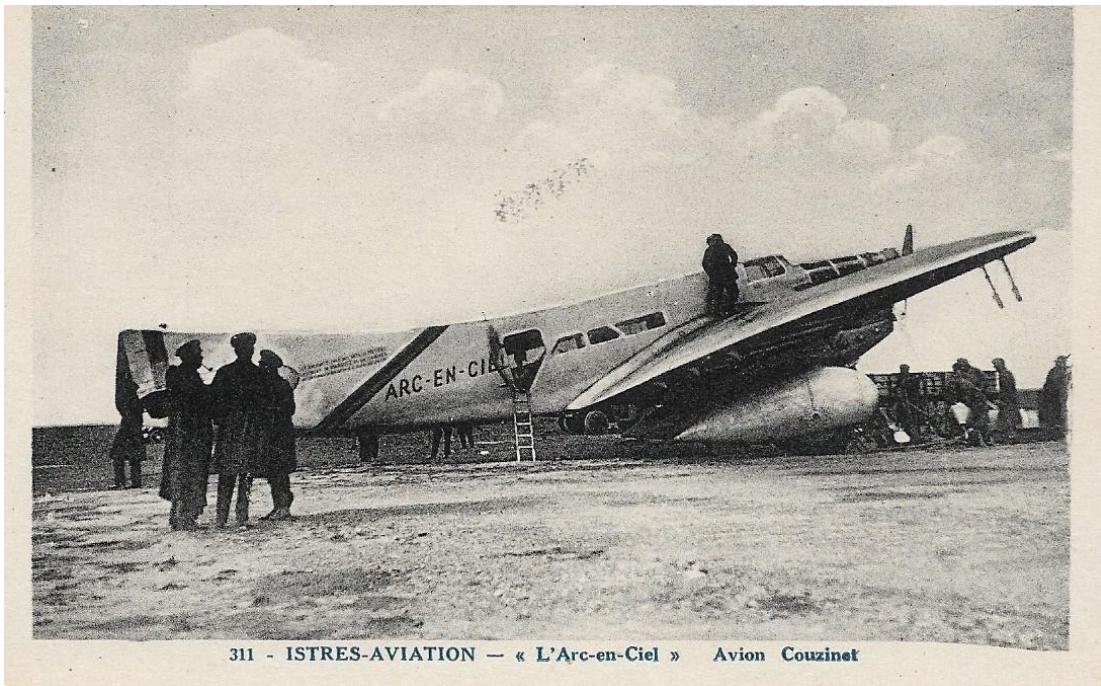
Le constructeur René Couzinet, retenu à Paris par des questions administratives, sur lesquelles nous aurons peut-être à revenir, a rejoint par le train, cette nuit, les membres de l'équipage.

La région parisienne étant sans cesse envahie par le brouillard, il a été décidé que l'Arc-en-Ciel, — comme l'avait fait le Couzinet, de Vermeilh, Dédé et Munch qui accomplit le premier Paris-Nouméa, — prendrait le départ de son grand voyage à Istres.

Ce grand voyage, nous l'avons déjà dit, a pour objectif Buenos-Ayres, après escales à Casablanca, Saint-Louis, Natal et Rio de Janeiro.

Si cette randonnée était accomplie, ce serait une magnifique victoire pour les ailes françaises, victoire que doivent encourager les pouvoirs publics qui en bénéficieraient les premiers. — Jacques Mortane.





311 - ISTRES-AVIATION — « L'Arc-en-Ciel » Avion Couzinet



Collection S.H.A.A





AVIONS RENÉ COUZINET



AVIONS RENÉ COUZINET



SOCIÉTÉ ANONYME
 AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS
 DIVISÉ EN 35.000 ACTIONS DE 100 FRANCS CHACUNE
 STATUTS DÉPOSÉS EN L'ÉTUDE DE M^r BOSSY, NOTAIRE A PARIS.
 SIÈGE SOCIAL A LEVALLOIS-PERRET (SEINE)
(REGISTRE DU COMMERCE I SEINE N° 229.728 B)

Droit de Timbre
 acquitté par abonnement
 Avis d'autorisation inséré
 au Journal Officiel
 du 5 Mai 1937

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

N° 012.618

UN ADMINISTRATEUR

R. Couzinet

UN ADMINISTRATEUR

J. H. H. H.

ARC EN CIEL

P. FORVILLE, IMPRIMEUR DE TITRES, PARIS-RODZÉ 53.315-10.636

AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 30 TRENTEIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 29 VINGT-NEUVIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 28 VINGT-HUITIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 27 VINGT-SEPTIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 26 VINGT-SIXIÈME COUPON
AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 25 VINGT-CINQUIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 24 VINGT-QUATRIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 23 VINGT-TROISIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 22 VINGT-DEUXIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 21 VINGT-UNIÈME COUPON
AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 20 VINGTIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 19 DIX-NEUVIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 18 DIX-HUITIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 17 DIX-SEPTIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 16 DIXIÈME COUPON
AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 15 QUINZIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 14 QUATORZIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 13 TREIZIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 12 DOUZIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 11 ONZIÈME COUPON
AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 10 DIXIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 9 NEUVIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 8 HUITIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 7 SEPTIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 6 SIXIÈME COUPON
AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 5 CINQUIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 4 QUATRIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 3 TROISIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 DEUXIÈME COUPON	AVIONS RENÉ COUZINET SOCIÉTÉ ANONYME ACTION N° 012.618 1 PREMIER COUPON





AVIONS RENÉ COUZINET



Aux numéros 24 et 26 de la rue de la pépinière à Paris se trouvaient les bureaux.



L'Usine, à l'Île de la jatte à Levallois Perret sur les bords de la seine.





PREMIÈRE TRAVERSÉE DE L'ARC EN CIEL, 1933



L'avion part le 7 janvier du Bourget pour Istres, rallie Port Etienne et arrive le 14 à Saint LOUIS du Sénégal.

En raison de pluies diluviennes, le trimoteur s'envole de St LOUIS, le 16 à 4 h55 pour NATAL où il arrive le soir même.

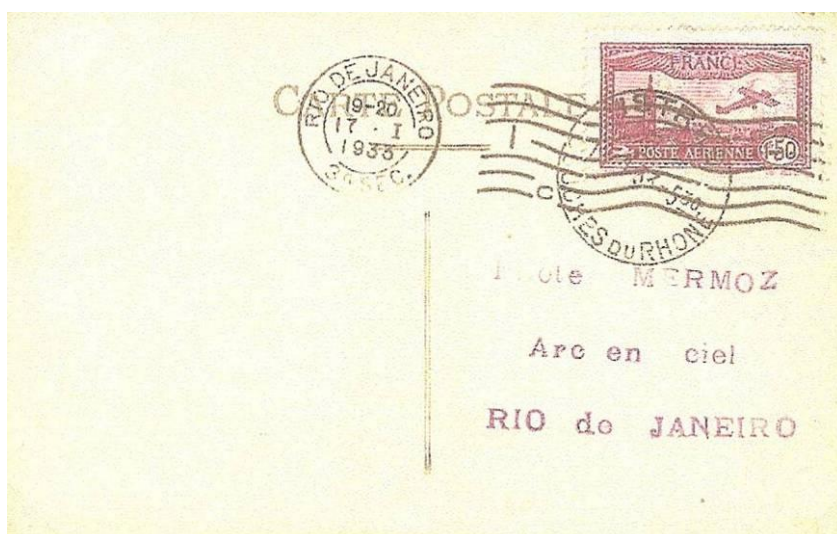
Le lendemain matin, il décolle pour RIO et se pose à 18 h 40 en plein orage sur un terrain envahi par une foule enthousiaste.

Le 18, le décollage pour l'Argentine est annulé en raison d'une piste boueuse.

Malgré la météo décourageante, l'Arc en Ciel s'envole le 21, il fait escale à PELOTAS pour la nuit et arrive à BUENOS AIRES à 10 h 44 le 22. L'accueil des Argentins est délirant.

MONTEVIDEO sera la dernière étape de la tournée d'Amérique du Sud de l'Arc en Ciel.

500 cartes furent transportées





L'ILLUSTRÉ

TOUS LES
DIMANCHES

DU PETIT JOURNAL
ET SON SUPPLÉMENT AGRICOLE
GRAND HEBDOMADAIRE POUR TOUS

50^c



L'ARRIVÉE DE L'«ARC-EN-CIEL» A RIO DE JANEIRO

Monnet et ses compagnons arrivent triomphalement à l'aérodrome de Campos-Affonso, près de Rio de Janeiro, après avoir accompli la traversée de l'Atlantique Sud.

(voir l'article page 15)





EQUIPAGE DE L'ARC EN CIEL

VII-79



Photo :
Presse Mondial

De gauche à droite : les mécaniciens JOUSE et MARIAULT, MERMOZ, COUZINET et le second pilote CARRETIER.





DEPART D'ISTRES DU VOL 2A

VII-80



Photo : wide world photos.

MERMOZ, à l'aérodrome d'Istres avant son départ.





L'ARC EN CIEL DECOLLE D'ISTRES

VII-81

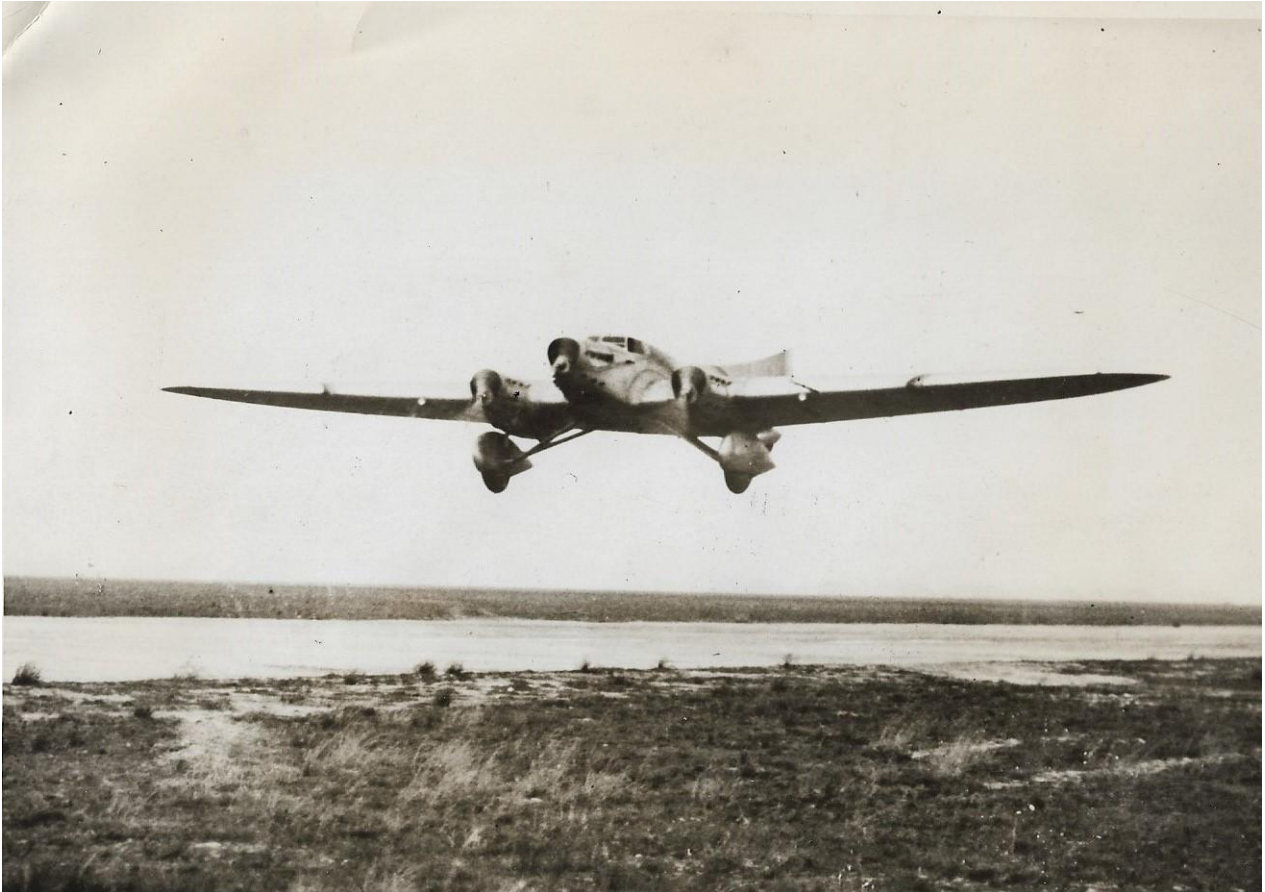


Photo : wide world photos

Parcours vol : ISTRES – St LOUIS du SENEGAL NATAL – BUENOS AIRES.

12-13 janvier	3 600 km	Istres – Port Etienne. Arrêt pour réparation glaces cockpit.
13 janvier	700 km	Port Etienne – St LOUIS
16 janvier	3 200 km	St LOUIS – Natal. Le mécanicien MARIAULT n'est pas du départ
17 janvier	2 200 km	Natal – Rio de Janeiro
21 janvier	1 470 km	Rio de Janeiro – Pelotas. Atterrissage suite pluie diluvienne.
22 janvier	770 km	Pelotas – Buenos Aires.
Soit	11 940 km	





ENCART JOURNALISTIQUE

"L'ARC EN CIEL" VOLE VERS
BUENOS-AYRES.

MARSEILLE. - "L'ARC-EN-CIEL" a
quitté ISTRES, à destination
de BUENOS-AYRES,

Sept voyageurs sont à bord
de l'avion qui tente une Liai-
son rapide entre la FRANCE et
L'ARGENTINE (par étapes) et
fera escale à SAINT-LOUIS du
SENEGAL.

Les sept voyageurs à bord
de L'"ARC-EN-CIEL" sont: Le radio
télégraphiste MANUEL, Les méca-
niciens JOUSSE et MARIO, Les pilo-
tes MERMOZ, CARRETIER et capi-
taine MAILLOUX, enfin Le cons-
tructeur M. COUZINET.

N/ photo représente Le décolla-
ge de "L'ARC-EN-CIEL" à L'aéro-
drome d'ISTRES.

UR 180

N/ photo représente Le pilote
MERMOZ, à L'aérodrome d'ISTRES,
avant son départ.

UR 78





12 Janvier 1933-De gauche à droite Mr. Couzinet, le Capitaine Mailloux et Hermoz qui sont partis d'Istres ce matin à bord de l'Arc-en-Ciel en direction de Dakar.

Photo : Agence ROL



De gauche à droite :
Capitaine CARETIER
R.COUZINET
Jean MERMOZ

Photo X





Citoyen argentin au multiple métiers : sculpteur, écrivain, producteur de film, éleveur et globe trotter.

En 1932, il quitte l'Italie sur son yacht « SITA » avec des amis, P. BRINGUIER en fait partie, pour faire un film sur l'Amazonie cf son livre « Sur les pistes mouvantes ».

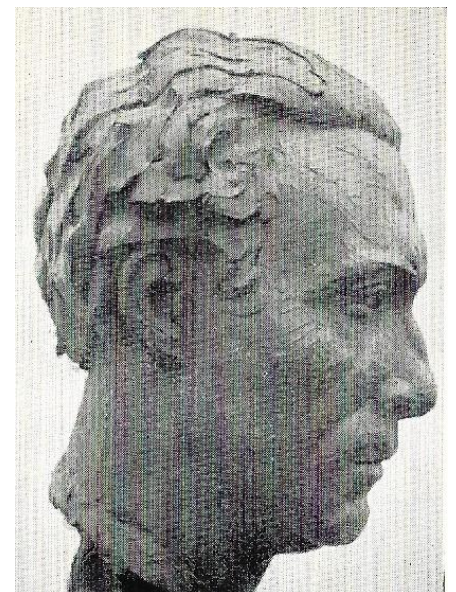
Son film terminé en 1933, il remet le cap sur l'Europe. Une escale au port de Natal lui fait rencontrer MERMOZ avec qui il se lie d'amitié et profite de lui faire un buste.

Paul BRINGUIER restera à Natal afin d'être du voyage retour de l'Arc en Ciel en mai.



MERMOZ et la mascotte du Yacht GIGETTA

Photos tirées du livre : Sur les pistes mouvantes.



Buste





PORT NATAL

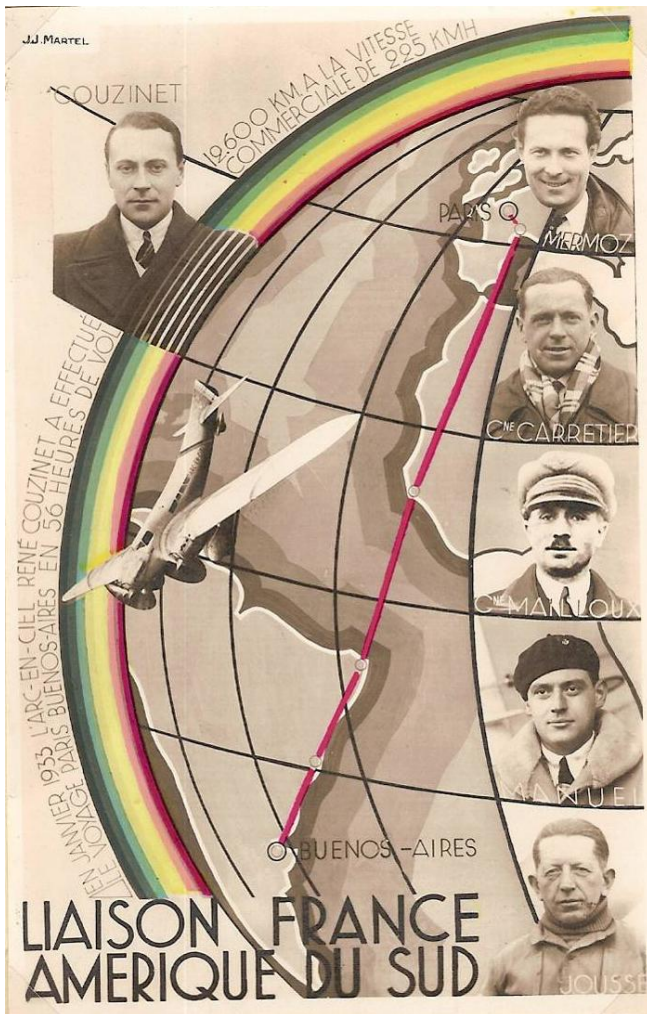


Photo tirée du livre : Sur les pistes mouvantes

De haut en bas et de gauche à droite

Capitaine CARRETTIER second pilote de l'Arc en Ciel
STRIGEWSKI ?
POURCHASSE Robert radio navigant
BRINGUIER Paul journaliste du MATIN
Juan et Margaret BERRONE
MERMOZ jouant avec le singe Thérésina
BARRIER Emile ingénieur et responsable C.G.A





Carte du vol allé

Le 11 février, le terrain de NATAL est impraticable, le vol est reporté. MERMOZ et COUZINET rejoignent DAKAR par aviso.

Le 15 mai, l'Arc en Ciel décolle de NATAL pour le Bourget avec un passager supplémentaire Paul BRINGUIER, journaliste.

A quelques milles des cotes du Sénégal, le moteur chauffe et MERMOZ décide de l'arrêter, l'alerte est lancé par radio.

Les deux autre moteurs font leur office et lui permettent de se poser le 15 mai au soir sur le terrain.

Les réparations faites, le trimoteur s'envole du Sénégal vers le Bourget. Il apparait dans le ciel de l'aérodrome à 16 h 35.

Une foule se précipite vers l'équipage lorsque l'avion s'immobilise sur la piste.



Carte vol retour émise par le Brésil.





L'ARC en CIEL se pose à Rio de Janeiro. (Vol 2A).

Photo : L'ILLUSTRATION/KEYSTONE - SYGMA





L'ARRIVÉE TRIOMPHALE DE L'ARC EN CIEL À BUENOS AIRES

VII-88



Photo : LE JOURNAL





LE PETIT JOURNAL

DU 23/01/33

Le Petit

« L'Arc-en-Ciel » est arrivé à Buenos-Aires

Il a couvert 12.597 kms à plus de 221 à l'heure

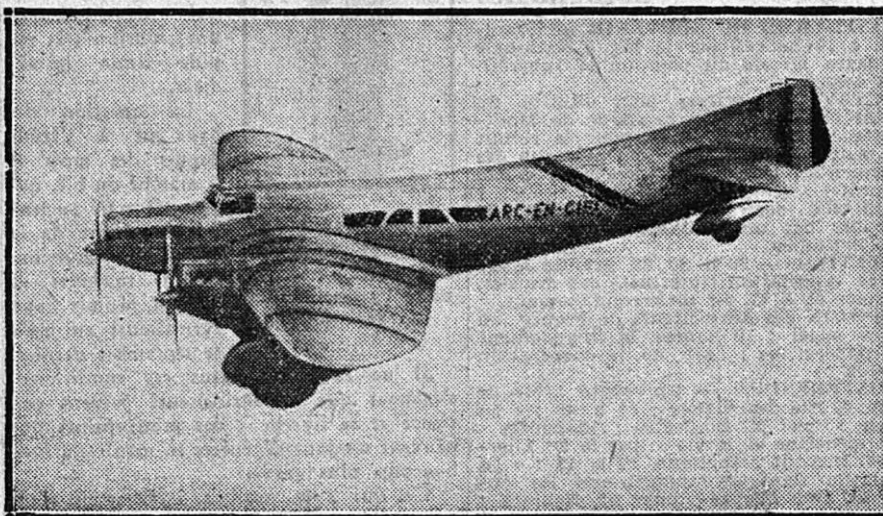
Pelotas, 22 Janv. — L'« Arc-en-Ciel », arrivé hier, à 13 heures (heure locale), venant de Rio de Janeiro, a repris son vol ce matin, à 6 heures 40 (heure locale) en direction de Buenos-Aires, soit 865 kilomètres.

L'ARRIVEE A BUENOS-AIRES

Buenos-Aires, 22 Janv. — Ce fut un triomphe pour l'Aéronautique française. Longtemps avant l'arrivée de l'« Arc-en-Ciel », une foule considérable attendait l'avion fantastique, que tout le monde désirait admirer. Une escadrille de quatre avions argentins partit jusqu'à la frontière pour escorter René Couzinet et ses compagnons Mermoz, Carretier, Mailoux, Jousse et Manuel.

A 11 heures 35, l'avion français apparut. Il évolua pendant quelques instants au-dessus de la ville et de l'aérodrome au milieu des acclamations enthousiastes et, à 11 heures 44, vint se poser sur le terrain que connaît bien Mermoz, célèbre ici par ses vols sur l'Aéropostale.

Aussitôt, les barrages furent forcés ; les cordons de police furent impuissants à retenir la masse, tous voulant voir de près le majestueux appareil et porter en triomphe l'équipage à qui une ovation indescriptible fut réservée.



L'« Arc-en-Ciel » en plein vol



